



Tulevaisuuden joukkoliikenne

Joukkoliikenteen tutkimusohjelman (JOTU) 2004–2007 yhteenvetoraportti



Tekijät (toimielimestä: toimielimen nimi, puheenjohtaja, sihteeri)		Julkaisun laji	
Työryhmä: pj. professori Jorma Mäntynen:		Mietintö	
sihteeri Vesa Verronen, Liidea Oy		Toimeksiantaja	
		Liikenne- ja viestintäministeriö	
		Toimielimen asettamispäivämäärä	
		11.10.2004	
Julkaisun nimi			
Tulevaisuuden joukkoliikenne. Joukkoliikenteen tutkimusohjelman (JOTU) 2004–2007 yhteenvetoraportti			
Tiivistelmä			
<p>Joukkoliikenteen tutkimusohjelman JOTU 2004–2007 tavoitteena oli analysoida joukkoliikenteen vaikutuksia ja kehittää menetelmiä niiden järjestelmälliseen arviointiin, selvittää liikkumistavan valinnan syitä sekä kasvattaa joukkoliikennealan osaamista. Ohjelman tavoitteena oli myös parantaa alan verkostoitumista.</p> <p>Tutkimusohjelmassa on toteutettu 27 tutkimushanketta, jotka on raportoitu liikenne- ja viestintäministeriön julkaisusarjassa. Tutkimustulosten pohjalta on laadittu artikkelikirja <i>Joukkoliikenteen tulevaisuus</i>, joka on ilmestynyt myös englanninkielisenä CD-ROM-julkaisuna. Tutkimusohjelma on järjestänyt seminaaritilaisuuksia tutkimukseen liittyvistä teemoista. Ohjelmasta on laadittu ulkopuolinen arviointi.</p> <p>Tutkimusten tuloksista on tiivistetty yhteenvetoraporttiin kymmenen teesiä, joissa korostetaan joukkoliikenteen merkitystä ilmastomuutoksen hillinnässä. Joukkoliikenteen strateginen merkitys on tunnistettava, osoitettava sen kehittämiseen riittävät resurssit ja suunniteltava liikenne seudullisena kokonaisuutena yli hallinnollisten sektoreiden ja kuntarajojen ottaen huomioon myös lakisääteiset henkilökuljetukset. Maankäytön ja liikenteen suunnittelu on sovitettava yhteen ja varmistettava joukkoliikenteelle edellytykset vastata haasteisiin. Tulevaisuuden joukkoliikenteen tulee palvella kanta-asiakkaiden ohella myös satunnaiskäyttäjiä sekä erilaisia asiakasryhmiä, kuten ikääntyviä. Joukkoliikenteestä tulee kehittää laadukas vaihtoehto, jota markkinoidaan aktiivisesti muun muassa brändi-ajattelua hyödyntäen. Asiakkaiden erilaistuviin odotuksiin sekä maaseudun liikkumistarpeisiin on vastattava kehittämällä uusia joukkoliikenteen muotoja, toimintamalleja ja kalustoa. Joukkoliikenteen nopeuttamiseen on jo olemassa hyviä tapoja, jotka on otettava käyttöön.</p> <p>Tavoitteisiin pääsemiseksi esitetään toimenpiteitä, joilla eri tahot yksityisistä matkustajista alan yrityksiin, kuntiin ja valtionhallintoon saakka voivat vaikuttaa joukkoliikenteen tulevaisuuteen.</p>			
Avainsanat (asiasanat)			
Joukkoliikenne, ilmastomuutos, liikennejärjestelmä, kaupunkiseudut, liikkumisvalinnat			
Muut tiedot			
Yhteyshenkilö / LVM: Katariina Myllärniemi			
Sarjan nimi ja numero		ISSN	ISBN
Liikenne- ja viestintäministeriön julkaisuja 64/2007		1457-7488 (painotuote) 1795-4045 (verkkojulkaisu)	978-952-201-956-1 (painotuote) 978-952-201-957-8 (verkkojulkaisu)
Sivumäärä (painotuote)	Kieli	Hinta	Luottamuksellisuus
66	suomi		julkinen
Jakaja		Kustantaja	
Liikenne- ja viestintäministeriö		Liikenne- ja viestintäministeriö	



Författare (uppgifter om organet: organets namn, ordförande, sekreterare)		Typ av publikation	
Arbetsgrupp: ordförande professor Jorma Mäntynen;		Betänkande	
sekreterare Vesa Verronen, Liidea Oy		Uppdragsgivare	
		Kommunikationsministeriet	
		Datum för tillsättandet av organet	
		11.10.2004	
Publikation			
Framtidens kollektivtrafik. Sammanfattande rapport för Forskningsprogrammet för kollektivtrafiken (JOTU) 2004–2007			
Referat			
<p>Målsättningen för forskningsprogrammet för kollektivtrafiken JOTU 2004–2007 var att analysera kollektivtrafikens problem och utveckla tillvägagångssätt för systematisk utvärdering, utreda orsakerna till val av rörelsesätt och fostra till kunnande om kollektivtrafiksektorn. Målsättning för programmet var även att förbättra skapandet av nätverk på området.</p> <p>I trafik- och kommunikationsministeriets publikationsserie har man rapporterat om de 27 forskningsprojekt förverkligade inom ramen för forskningsprogrammet. På basen av forskningsresultaten har man uppgjort artikelboken <i>Joukkoliikenteen tulevaisuus</i>, som även har utkommit som engelskspråkig CD-ROM-publikation. Forskningsprogrammet har anordnat seminarietillställningar i anknytning till forskningsteman. En utvärdering av programmet uppgjord av utanförstående krafter har utformats.</p> <p>Resultaten av forskningen har koncentrerats i tio teser i den sammanfattande rapporten i vilka poängteras kollektivtrafikens betydelse för tyglaget av väderleksförändringen. Man bör identifiera kollektivtrafikens strategiska betydelse genom att kanalisera tillräckligt med resurser för dess utveckling och genom att planera trafiken som en regional helhet som överskrider de administrativa sektorerna och kommungränserna, även med beaktande av de lagstadgade persontransporterna.</p> <p>Planeringen av markanvändningen och trafiken bör koordineras och man bör säkra förutsättningar för att kollektivtrafiken svarar mot utmaningarna. Vid sidan av stamkunderna kommer framtidens kollektivtrafik även att betjäna de tillfälliga användarna och olika kundgrupper som de äldre. Man bör utveckla kollektivtrafiken till att bli ett kvalitetsalternativ som marknadsförs aktivt bland annat genom utnyttjandet av brandtänkandet. Genom att utveckla nya former av kollektivtrafik, verksamhetsmallar och materiel bör man bemöta kundernas differentierade förväntningar och landsbygdens rörelsebehov. De redan existerande, goda sätt som gör kollektivtrafiken snabbare bör tas i bruk.</p> <p>För att uppnå målsättningarna presenteras åtgärder för hur olika instanser, från privata resenärer till sektorns företag, ända till kommuner och statsförvaltning, kan påverka kollektivtrafikens framtid.</p>			
Nyckelord			
kollektivtrafikens problem, nätverk, regional helhet			
Övriga uppgifter			
Kontaktperson vid ministeriet: Katariina Myllärniemi			
Seriens namn och nummer		ISSN	ISBN
Kommunikationsministeriets publikationer 64/2007		1457-7488 (trycksak) 1795-4045 (nätpublikation)	978-952-201-956-1 (trycksak) 978-952-201-957-8 (nätpublikation)
Sidoantal (trycksak)	Språk	Pris	Sekretessgrad
66	finska		offentlig
Distribution		Förlag	
Kommunikationsministeriet		Kommunikationsministeriet	



Authors (from body; name, chairman and secretary of the body) Working group: chairman Jorma Mäntynen,		Type of publication Report	
Professor; secretary Vesa Verronen, Liidea Ltd		Assigned by Ministry of Transport and Communications	
		Date when body appointed 11 October 2004	
Name of the publication Public transport of the future. Summary report of the Public Transport Research Programme JOTU 2004–2007			
Abstract <p>The Public Transport Research Programme JOTU 2004–2007 had the following objectives: to analyse the impacts of public transport and develop methods for their systematic assessment, to study the reasons underlying choice of mobility, and to contribute to knowledge in the sector of public transport. The programme furthermore sought to improve networking in the sector.</p> <p>The 27 projects in the research programme have been reported in publications of the Ministry of Transport and Communications. A collection of articles compiled on the basis of the findings has also been published in English as a CD-ROM entitled “The Future of Public Transport”. Seminars have been arranged on themes relating to the research and the programme has been subject to external evaluation.</p> <p>The findings of these studies have been encapsulated into the ten theses appearing in this summary report and highlighting the role of public transport in controlling climate change. The strategic significance of public transport must be acknowledged, sufficient resources allocated to the development of public transport and transport planned as a regional system across administrative sectors and municipal boundaries also in respect of statutory passenger transport. Land use and transport planning must be reconciled to ensure that public transport can meet the challenges facing it. Public transport of the future must serve not only regular passengers but also occasional passengers and discrete groups of passengers such as the ageing. Public transport must be developed into an alternative of high standard that is actively marketed by leveraging e.g. brand thinking. The diversifying expectations of passengers and transport needs in rural areas must be met by developing public transport in respect of modes, approaches and fleet. The good practices already existing to accelerate public transport must be taken into wider use.</p> <p>A number of measures permitting parties ranging from individual passengers to businesses in the sector, local government and State administration to impact on the future of public transport are presented for the achievement of these aims.</p>			
Keywords Public transport, climate change, transport system, urban regions, mobility choices			
Miscellaneous Contact person at the Ministry: Katariina Myllärniemi			
Serial name and number Publications of the Ministry of Transport and Communications 64/2007		ISSN 1457-7488 (printed version) 1795-4045 (electronic version)	ISBN 978-952-201-956-1(printed version) 978-952-201-957-8 (electronic version)
Pages, total (printed version) 66	Language Finnish	Price	Confidence status Public
Published and distributed by Ministry of Transport and Communications			

LIIKENNE- JA VIESTINTÄMINISTERIÖLLE

Liikenne- ja viestintäministeriön käynnistämässä Joukkoliikenteen tutkimusohjelmassa JOTU 2004–2007 asetettiin tavoitteeksi:

- analysoida joukkoliikenteen yhteiskunnallisia, ympäristöllisiä, taloudellisia ja sosiaalisia vaikutuksia sekä kehittää menetelmiä, tapoja ja työkaluja näiden vaikutusten arvioimiseen,
- selvittää liikennemuodon ja liikkumistavan valintaan vaikuttavia syitä tavalla, joka mahdollistaa liikennepoliittisten toimien nykyistä paremman kohdentamisen ja tehokkaamman joukkoliikenteen markkinoinnin ja
- kasvattaa joukkoliikenteen suunnittelun ammattilaisten, tutkijoiden ja päättäjien joukkoliikenteeseen liittyvää osaamista sekä alan opetuksen määrää ja laatua Suomessa.

JOTU-ohjelmalla tavoiteltiin lisäksi käytännön työn ja tieteellisen tutkimuksen kuilun kaventamista joukkoliikennejärjestelmän kehittämisen ja tutkimuksen aloilla. Ohjelman rahoittamat tutkimukset voidaan jakaa kahteen painopistealueeseen, joukkoliikenteen arvioinnin kehittämiseen sekä liikennemuodon ja liikkumistavan tutkimukseen.

Ohjelman painospistealueet ovat muodostuneet liikenne- ja viestintäministeriön joukkoliikennestrategian (Joukkoliikenne – houkutteleva valinta) arvioinnin (Arviointi Suomen joukkoliikennejärjestelmästä ja ministeriön joukkoliikennestrategiasta) huomioista ja suosituksista.

Tutkimusohjelmassa on analysoitu joukkoliikenteen yhteiskunnallisia, taloudellisia ja sosiaalisia vaikutuksia sekä kehitetty tehokkaita ja kattavia hyötykustannusanalyyysityökaluja vaikutusten järjestelmälliseen arvioimiseen.

Ohjelman toisena painopistealueena oli selvittää liikennemuodon ja liikkumistavan valintaan vaikuttavat syyt, jonka pohjalta kyetään nykyistä paremmin kohdentamaan liikennepoliittisia toimia sekä parantamaan ja tehostamaan joukkoliikenteen markkinointia.

Tutkimusohjelmassa tavoiteltiin tutkimusyksikköjen, konsulttien, viranomaisten, päättäjien ja muiden alan toimijoiden verkostoitumista. Ohjelman toimintatavoilla on tuettu uusien tutkimusyhteistyömuotojen ja -tapojen syntymistä.

Tutkimusohjelmaan on sisältynyt 28 tutkimushanketta, jotka on raportoitu liikenne- ja viestintäministeriön julkaisusarjassa. Ohjelman tuloksista laadittiin CD-ROM-muotoinen artikkelijulkaisu, jota levitettiin keväällä 2007 Helsingissä järjestetyssä UITP-maailmankonferenssissa. Tutkimusohjelmasta on laadittu ulkopuolinen arviointi.

Ohjelman johtoryhmä on kiteyttänyt tutkimusohjelman tulokset kymmeneen teesiin, joiden mukaan käsillä oleva yhteenvetoraportti on jäsennelty.

Liikenne- ja viestintäministeriö 11.10.2004 asettaman johtoryhmän puheenjohtajana on toiminut professori Jorma Mäntynen Tampereen teknillisestä yliopistosta. Asettamis päätös sekä sen muutokset 25.8.2005 ja 14.11.2006 ovat tämän julkaisun liitteinä. Johtoryhmän jäseninä ovat toimineet

- toiminnanjohtaja Pekka Aalto, Suomen Paikallisliikenneliitto
- liikenneneuvos Petri Jalasto, liikenne- ja viestintäministeriö (varapuheenjohtaja)
- liikennejärjestelmäasiantuntija Matti Holopainen, Tiehallinto
- toimitusjohtaja Heikki Kääriäinen, Linja-autoliitto (varalla Ari Heinilä)
- ylitarkastaja Sabina Lindström, liikenne- ja viestintäministeriö (25.8.2005 saakka)
- VTL Hannele Luukkainen, Suomen Liikenneliitto
- liikenneneuvos Martti Mäkelä, liikenne- ja viestintäministeriö (varalla Anne Miettinen ja Anne Niemi)
- ylitarkastaja Katariina Myllärniemi, liikenne- ja viestintäministeriö (25.8.2005 alkaen)
- yli-insinööri Juha Parantainen, liikenne- ja viestintäministeriö (15.11.2006 saakka)
- suunnitteluinsinööri Seija Pasanen, Kuopion kaupungin tekninen virasto
- yli-insinööri Markku Pyy, Ratahallintokeskus
- projektipäällikkö Suoma Sihto, Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV (varalla Raimo Valtanen)
- liikenneinsinööri Silja Siltala, Suomen Kuntaliitto
- yli-insinööri Leena Silfverberg, ympäristöministeriö (varalla Timo Saarinen, Carita Strandell, Petteri Katajisto)
- toimitusjohtaja Matti Rainio, Tampereen kaupungin liikennelaitos
- liikennehallintopäällikkö Olli Sauri, Etelä-Suomen lääninhallitus (31.12.2006 saakka)
- liikennehallintopäällikkö Pekka Rintamäki, Etelä-Suomen lääninhallitus (1.1.2007 alkaen)

Johtoryhmän sihteerinä ja koordinaattorina on toiminut insinööritoimisto Liidea Oy:stä Kati Kiiskilä (–8.10.2006), Minna Soininen (9.10.2006–30.4.2007) ja Vesa Verronen (1.5.2007–).

Johtoryhmä on kokoontunut 14 kertaa.

Saatuaan tehtävänsä päätökseen johtoryhmä luovuttaa ohjelman yhteenvetoraportin liikenne- ja viestintäministeriölle ja ehdottaa, että ministeriö lähettää sen lausunnolle sekä yhteenvetokäsittelyn jälkeen esittää ehdotuksensa jatkotoimenpiteitä varten.

Helsingissä 15. päivänä marraskuuta 2007

Jorma Mäntynen

Pekka Aalto

Petri Jalasto

Matti Holopainen

Heikki Kääriäinen

Hannele Luukkainen

Martti Mäkelä

Katariina Myllärniemi

Seija Pasanen

Markku Pyy

Suoma Sihto

Silja Siltala

Leena Silfverberg

Matti Rainio

Pekka Rintamäki

SISÄLLYSLUETTELO

1	Ilmastonmuutos pakottaa uusiin valintoihin liikenteessä	5
2	Joukkoliikenteen strateginen merkitys on tunnistettava	7
3	Joukkoliikenteeseen kannattaa sijoittaa	9
4	Julkisen liikenteen päätöksenteko seudulliseksi	11
5	Maankäytön suunnittelun tulee vahvistaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä ...	13
6	Uusia joukkoliikennemuotoja maaseudulle	15
7	Liikkumisvalinnat vaihtelevat iän ja elämäntilanteen mukaan	17
8	Koettu laatu ja hinta ratkaisevat	19
9	Joukkoliikennettä tulee markkinoida	22
10	Kilpailevista liikennemuodoista yhteistyökumppaneita	25
11	Toimenpiteet	27
12	Toteuttaminen ja seuranta	31
	LIITE 1. JOTU-tutkimusohjelman prosessikuvaus	32
	LIITE 2. Tutkimushankkeiden tiivistelmät	38
	LIITE 3. Johtoryhmän asettamispäätökset	53

1 Ilmastonmuutos pakottaa uusiin valintoihin liikenteessä

Liikenne aiheuttaa noin viidenneksen kasvihuonekaasupäästöistä. Joukkoliikenne voi auttaa sekä torjumaan ilmastonmuutosta että sopeutumaan arkielämässä sen tuomiin muutoksiin. Suurimmat haasteet ja mahdollisuudet ovat kaupunkiseuduilla.

Tavoitteita

Valtakunnalliset kestävä kehityksen liikenne- ja ympäristöpolitiikkaan pohjautuvat linjaukset muutetaan liikenne- ja viestintäministeriön hallinnonalan konkreettiseksi tavoitteiksi ja toimiksi. Sellaisia ovat esimerkiksi tavoite joukkoliikenteen kulkutapaosuudesta kaupunkiseuduilla ja hinnoitteluun ja verotukseen liittyvät toimenpiteet.

Joukkoliikenne nostetaan houkuttelevaksi ja kilpailukykyiseksi kulkutapavaihtoehdoksi erityisesti kaupunkiseuduilla asuville ja työssäkäyville matkustajille. Erityishuomio kiinnitetään kaupunkiseutujen työmatkaliikenteeseen ja keskusten väliseen nopeaan runkoliikenteeseen, jossa joukkoliikenteellä on eniten voitettavaa. Joukkoliikennejärjestelmää kehitetään raide- ja bussiliikenteen yhteistyönä parantaen liityntäyhteyksiä ja -pysäköintiä myös kevyelle liikenteelle.

Kaupunkiseudut päättävät liikennepoliittisesti sitovat tavoitteet ja määrittelevät strategian ja keinot tavoitteisiin pääsemiseksi sekä osoittavat tarvittavat resurssit, joiden osana on valtion tuki kaupunkiseutujen joukkoliikenteelle.

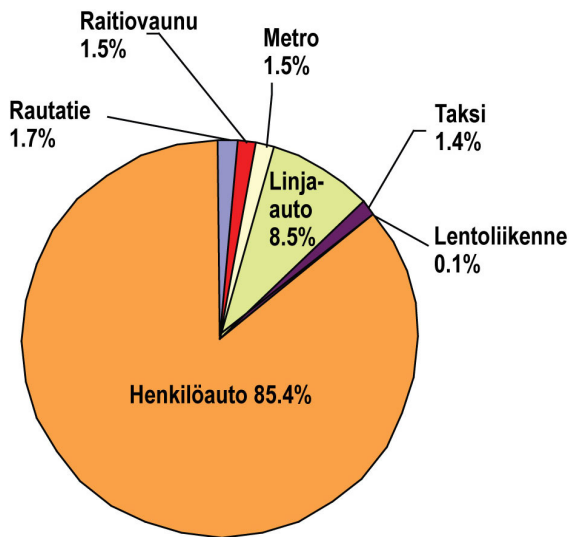
Näkökulmia

Ihmiskunnan yhteinen uhka – globaali ilmastonmuutos – vaatii järeitä tavoitteiden ja toiminnan muutoksia myös suomalaisessa yhteiskunnassa. Liikennesektorilla on mahdollisuus ja velvollisuus torjua ilmastonmuutoksen koko ajan kasvavia vaikutuksia. Ongelmana ovat kuitenkin yhteiskunnan eturistiriidat ja erityisesti lyhyen aikavälin taloudelliset intressit. Liikenteen kasvihuonepäästöjen vähentäminen edellyttää selkeää suunnan muutosta suomalaisessa liikennepoliitikassa. Tärkeä kysymys onkin, ollaanko siihen todellisuudessa valmiita. Poliittiset päättäjät ovat viime kädessä vastuussa suomalaisen tulevaisuuden suunnasta, mutta myös kansalaiset voivat tehdä valintoja.

Joukkoliikenteen kannattavuudelle on parhaat edellytykset siellä missä on joukkoja. Harvaan asutussa Suomessa väestö on edelleen keskittymässä kaupunkiseuduille, joilla liikenteen ongelmia ja haittoja on lievennettävä määrätietoisella liikennepoliitikalla.

Keskeinen keino saada koko kaupunkiseudun liikennejärjestelmä toimivaksi on luoda joukkoliikenteelle kasvuedellytykset. Keskieurooppalaiset kokemukset osoittavat tavoitteiden asettamisen ja tehokkaiden investointien voiman. Kun joukkoliikenteen kulkutapaosuudelle on asetettu korkeat, poliittisesti sitovat tavoitteet, myös tehokkaat keinot ja resurssit niiden saavuttamiseksi ovat löytyneet. Esimerkit osoittavat myös, että ilman merkittävää panostusta ei voida saada aikaan todellista harppausta joukkoliikenteen suosion kasvattamisessa.

Suomen henkilöliikenne on autoistunut voimakkaasti 1960-luvulta lähtien. Joukkoliikenteen verkosto ja sen palvelutaso on kansainvälisesti ollut kohtuullisen korkea. Tilastot osoittavat kuitenkin joukkoliikenteen aseman heikkenevän jatkuvasti. Joukkoliikenteen osuus kulkumuotojakaumasta oli laskenut pääkaupunkiseudulla vuoden 1966 66 prosentista nykyiseen 37 prosenttiin. Keskisuurilla kaupunkiseuduilla joukkoliikenne on taantunut pääkaupunkiseutua nopeammin.



Kuva 1. Julkisen liikenteen ja henkilöautoliikenteen matkustajamäärien markkinaosuudet Suomessa vuonna 2005 (Julkisen liikenteen suoritetilasto 2005, LVM 13/2007).

Suomen joukkoliikenteen tulevaisuus on suurten haasteiden edessä. Kasvavilla kaupunkiseuduilla tulee joukkoliikenteestä tehdä nykyistä houkuttelevampaa. Kasvavien kaupunkiseutujen joukkoliikenteen sekä kävelyn ja pyöräilyn tukeminen on välttämätöntä, jotta moottoriliikennettä ja liikenteen päästöjä pystyttäisiin vähentämään. Päästöjen vähentäminen kansainvälisten sopimusten mukaisesti edellyttäne lähivuosikymmeninä radikaalienkin keinojen käyttöön ottoa, mukaan lukien ruuhka- ja tiemaksut.

Artikkelit "Suomen joukkoliikenne tänään ja huomenna" ja "Joukkoliikenteen trendit ja käyttäjät Suomessa" kokoelmassa "Joukkoliikenteen tulevaisuus"

2 Joukkoliikenteen strateginen merkitys on tunnistettava

Päätöksenteon ja suunnittelun eri tasoilla joukkoliikenne on nähtävä keskeisenä osana koko liikennejärjestelmää. Kokonaisuuden toimivuus on tärkeämpää kuin yksittäisten toimijoiden toisinaan ristiriitaiset tavoitteet. Rahoitusta on sekä ohjattava uudelleen että lisättävä, jotta joukkoliikenteen mahdollisuuksia voidaan hyödyntää.

Tavoitteita

Joukkoliikenteen kehittämistavoitteet ovat osa maakuntien, kaupunkiseutujen ja kuntien kehittämisstrategioita. Joukkoliikenne sisällytetään liikenteen ja maankäytön suunnitelmiin kaikilla suunnittelun tasoilla. Liikenne- ja viestintäministeriö tukee toimillaan tätä kehitystyötä asettamalla tavoitteita joukkoliikennejärjestelmälle sekä antamalla ohjeet menettelytavoista. Ministeriö kohdistaa ohjeistuksen ja tukitoiminnan peruspalvelujen ohella ensisijaisesti alueille, joissa joukkoliikenne voi tarjota kilpailukykyisen vaihtoehdon henkilöautolle päivittäisessä liikkumisessa.

Seututasolla selvitetään joukkoliikenteen suunnittelun, kehittämisen ja hallinnoinnin uudet organisointitavat. Kaupunkiseudut toimivat tiiviissä yhteistyössä eri toimijoiden kesken sekä osallistuvat rahoitukseen turvaten liikennöitsijöille ja muille yrityksille innovatiivisen toimintaympäristön. Tavoitteisiin edetään pilottien ja kokeiluhankkeiden kautta.

Joukkoliikennepalveluita kehitetään tavoitteena nostaa merkittävästi joukkoliikenteen palvelutasoa suhteessa henkilöautoon. Yritykset keskittyvät laadukkaiden palvelujen tuottamiseen ja kehittämiseen kustannustehokkaasti. Palveluiden innovointiin tarjotaan mahdollisuuksia myös muille kuin alalla perinteisesti toimiville tahoille. Lippu- ja informaatiojärjestelmien kehittämisessä huomioidaan alan standardit ja vaaditaan kehitettäviin tuotteisiin avoimet rajapinnat, jotta joukkoliikenteen kokonaispalvelu kaupunkiseuduilla tai valtakunnallisesti on sekä alalla toimijoiden että matkustajien hallittavissa.

Näkökulmia

Keskisuurissa kaupungeissa matkustajamäärät ovat vähentyneet. Autoistumisen kasvu ja kaupunkirakenteen hajautuminen ovat suurimmat haasteet. Nykyisellä kehityksellä palvelujen kysyntä vähenee ja rahoitustarve joukkoliikenteen palvelutason säilyttämiseksi kasvaa. Jotta joukkoliikenne voisi kilpailla menestyksellisesti henkilöauton kanssa, tarvitaan tahtoa ja kokonaisvaltaista näkemystä joukkoliikenteen kehittämiseen. Henkilöliikennelain ja kuntarakenteen uudistuminen antavat osaltaan ainutlaatuisen mahdollisuuden ottaa joukkoliikenteen kehittäminen vakavasti.

Joukkoliikennettä organisoivat Suomessa lukuisat eri toimijat, ja tästä johtuva vastuun hajautuminen hidastaa joukkoliikenteen kehittämistä. Suurimmat muutostarpeet valtakunnan tasolla ovat joukkoliikenteen ja henkilökuljetusten rahoituksessa ja hallinnossa.

Henkilöliikennelakia uudistettaessa harkitaan mahdollisuutta siirtää joukkoliikenteen hallinto seudullisille organisaatioille. Keskuskaupungin organisaatiossa toimilupaviranomainen voi olla joukkoliikennetoimisto, seutu- tai kuntayhtymä tai maakunnallinen organisaatio. Tärkeää on, että henkilökuljetukset suunnitellaan ja hallinnoidaan samassa organisaatiossa avoimen joukkoliikenteen kanssa ja että vastuuorganisaatiolle annetaan riittävät resurssit.

Joukkoliikenteen kehittämispyrkimykset kohtaavat erilaisia esteitä. Kun ne on tunnistettu, niiden ratkaisuun voi kehittää erilaisia taktiikoita. *Yksilölliset esteet* liittyvät politiikassa esimerkiksi valtaan, ideologioihin ja julkisuuteen. Hallinnossa taas saattavat painottua periaatteet ja ajattelumallit. Käyttäjien tasolla esteet liittyvät arvomaailmaan ja asenteisiin. Myös tiedon puute voi olla yksilöllinen este. Uusien asioiden omaksuminen vaatii ponnistelua.

Yhteisölliset esteet liittyvät järkipäistä toimintaa haittaaviin formaaleihin sopimuksiin, normeihin, ja muuhun epäformaaliin sosiaaliseen vuorovaikutukseen, joiden muuttaminen vaatii eri kokoluokan toimenpiteitä kuin yksilölliset esteet.

Strategiset esteet syntyvät toisaalta päätöksenteon tasolla organisatoristen rakenteiden puutteista tai niiden huonosti järjestetyistä keskinäisistä suhteista. Hallinnon tasolla rakenteelliset ongelmat purkautuvat reviiri- ja vastuukysymyksinä. *Operatiivisiin esteet* liittyvät mm. rahoitukseen, hallinnollisiin rajoihin, toteutusmalleihin, henkilöstöön, menetelmiin ja teknologioihin.

Politiikassa joukkoliikennettä voi edistää perustelemalla sitä muilla politiikoilla tai paketoimalla joukkoliikenne osaksi muuta politiikkaa. Poliittiset tavoitteet kirjoitetaan strategioiksi, jotka tulee myös operationalisoida. Traditiot ja toimintatavat eivät tyypillisesti muutu ilman institutionaalisia shokkeja. Organisaatiot täytyy muodostaa uudelleen, esimerkkeinä toimivat tielaitoksen jakaminen tilaajaksi ja tuottajaksi sekä joukkoliikenteen kilpailuttaminen.

Aiheeseen liittyviä JOTU-tutkimuksia

Joukkoliikenteen kehittämisen esteet – institutionaalinen tarkastelu

Saavutettavuuden mittarit. Alueiden saavutettavuus liikenneyhteyksien tason ja aluekehityksen edellytysten mittarina

Tulevaisuuden keskisuuri joukkoliikennekaupunki

3 Joukkoliikenteeseen kannattaa sijoittaa

Vahva joukkoliikennejärjestelmä hillitsee kaupunkiseutujen ruuhkautumista ja vähentää tarpeita väyläinvestointeihin, kun autoliikenteen määrä pysyy kohtuullisena. Hyvä palvelutaso vähentää erilliskuljetusten tarvetta koulu-, sosiaali- ja terveystoimessa ja tuo säästöjä ikääntyvän kansakunnan julkiselle sektorille.

Kehittämällä liikenneinvestointien kannattavuuden arviointimenetelmiä ja hyödyntämällä niitä päätöksenteossa luodaan pohjaa kannattaville investoinneille.

Tavoitteita

Valtio varmistaa pitkäjänteisen rahoituksen, joka toimii joukkoliikennekaupungin rakentamisen tukijalkana yli vuosittaisten budjettiraamien ja myös yli hallinnonalojen välisten rajojen.

Rahoitusjärjestelmä uudistetaan yhtenäiseksi, selkeäksi ja kannustavaksi painottaen alueita ja palveluja, joilla asetettujen tavoitteiden toteutumiselle on parhaat edellytykset. Rahoituspohja sisältää koko henkilökuljetusjärjestelmän koskien yleistä joukkoliikennettä, peruspalvelujen turvaamista ja matkakorvauksia, ja sen ehtona on selkeä ja perusteltu joukkoliikennestrategia. Sitä määriteltäessä otetaan huomioon saavutetut tulokset sekä kaupunkiseutujen oma panostus.

Kaupunkiseutujen tulee omalta osaltaan sitoutua joukkoliikenteen pitkäjänteiseen kehittämiseen sekä taajamien hajautumiskehityksen ja hajarakentamisen hallintaan. Joukkoliikenteen kannattavuuden ja taloudellisten vaikutusten arvioinnin menetelmiä tulee kehittää ottamaan huomioon myös liikennesektorin ulkopuoliset vaikutukset.

Näkökulmia

Pitkän tähtäimen liikennepolitiikkaa ohjaava valtakunnallinen visio vuodelle 2030 tukee joukkoliikennekaupungin visioita osoittamalla niitä myönteisiä vaikutuksia, mitä joukkoliikenteen käytön edistäminen aiheuttaa ympäristöön, terveyteen sekä kaupunkiseutujen liikenneruuhkiin, onnettomuuksiin, työvoiman saantiin, asuinympäristön laatuun ja eri käyttäjäryhmien tasa-arvoon. Joukkoliikenteen runsas käyttö vähentää tarvetta varautua uusiin teihin, katuihin ja pysäköintilaitoksiin. Joukkoliikenteen kannattavuutta on arvioitu liian suppeasti ottamatta huomioon kaikkia edellä mainittuja vaikutuksia.

Joukkoliikenteen lippujen hinnoilla ja palvelutasolla on suurin merkitys kulkutavan valinnassa. Joukkoliikenteen julkisen rahoituksen tarkoitus on pitää joukkoliikenteen lippujen hinnat hyväksyttävällä tasolla. Lippujen hintojen alentamiseen kohdennettu valtionrahoitusosuus oli vuonna 2003 keskisuurissa kaupungeissa keskimäärin 34 prosenttia.

Joukkoliikenteen rahoitus on sidottu valtion ja kuntien vuosittaisiin talousarvioihin ja se tulee useilta eri kustannuspaikoilta. Tämä tekee pitkän tähtäimen kehittämissuunnitelmien toteuttamisen epävarmaksi. Näköpiirissä ei ole valtion rahoituksen kasvua, ja kaupunkien mahdollisuudet lisätä panostusta joukkoliikenteeseen ovat rajalliset. Usealle taholle hajautunut seuranta vaikeuttaa myös rahoituksen vaikuttavuuden arviointia.

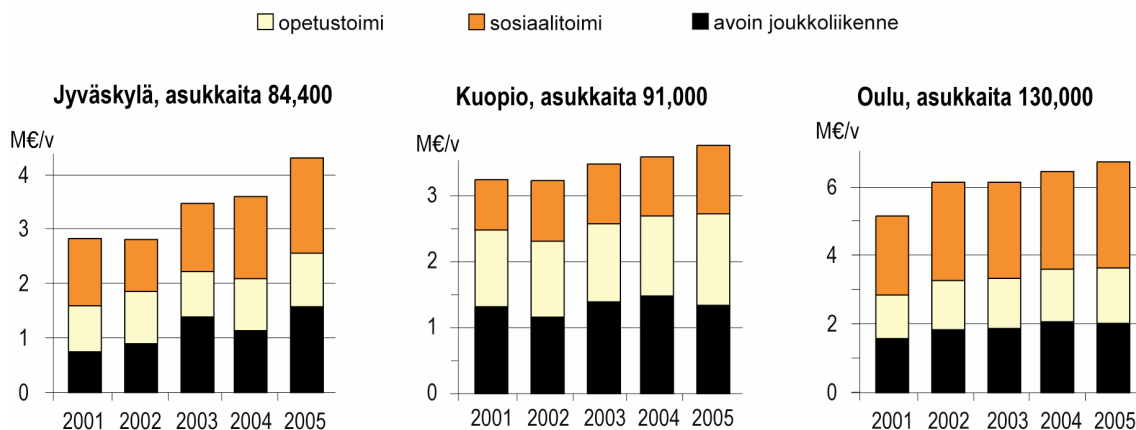
Nykyisin kaupungit käyttävät erilliskuljetuksiin enemmän rahaa kuin joukkoliikenteeseen. Näiden rahoitus tulee yhdistää tavoitteena sen kohdentaminen ensisijaisesti avoimeen joukkoliikenteeseen. Järjestelmä on uusittava läpinäkyväksi, yhtenäiseksi ja yksinkertaiseksi. Rahoituksen vaikuttavuutta on pystyttävä seuraamaan. Rahoituksella pitää pystyä turvaamaan riittävä peruspalvelutaso, mutta sen tulee kannustaa myös joukkoliikennepalvelujen tavoitteelliseen kehittämiseen.

Rahoitusjärjestelmän tulee motivoida kaupunkiseutuja ja liikennöitsijöitä joukkoliikennepalvelujen kehittämiseen. Toisaalta rahoituksen saajat tulee myös velvoittaa tiettyjen peruspalvelujen tuottamiseen asukkaille. Yhtenäisellä rahoitusjärjestelmällä voidaan varmistaa avoimen joukkoliikenteen kehittäminen yhteisten tavoitteiden mukaiseksi.

Joukkoliikenteen kulkumuoto-osuus on korkein, kun joukkoliikenne on nopeampaa tai lähes yhtä nopeaa kuin henkilöautolla liikkuminen. Joukkoliikenteen nopeuttaminen on tuottoisa sijoitus. Kilpailutetun joukkoliikenteen nopeuttaminen tuo selvää hyötyä liikenteen tilaajalle ja lipputuloihin perustuvassa liikenteessä liikennöitsijälle. Säästö voidaan käyttää palvelutason parantamiseen, kuten lippujen hintojen laskemiseen. Lisäksi liikenteen nopeutuminen ja lippujen hintojen lasku lisäävät matkustajamääriä.

Joukkoliikenteen laatukäytävien kehittäminen kuntien, Tiehallinnon ja operaattoreiden yhteistyönä on tärkeää. Pääkaupunkiseudulla suuren suosion saavuttanut Jokeri-linja noudattaa laatukäytävääjätusta. Useat pienetkin laatukäytävähankkeet ovat odottaneet valtion budjettirahoitusta useamman vuoden. Hankkeiden rahoitus tulisi varmistaa ja suunnitelmat siirtää paperilta käytäntöön.

Kaupunkien rahoitus henkilökuljetuksiin 2001–2005



Kuva 2. Kaupungit käyttävät erilliskuljetuksiin enemmän rahaa kuin joukkoliikenteeseen. (Lähde: Läänihallitukset, netto, sis.alv:n)

Aiheeseen liittyviä JOTU-tutkimuksia

Joukkoliikenteen arviointiopas

Joukkoliikenteen nopeuttaminen keskeisenä kilpailutekijänä

Tulevaisuuden keski-suuri joukkoliikennekaupunki

4 Julkisen liikenteen päätöksenteko seudulliseksi

Toimiva joukkoliikennejärjestelmä parantaa kaupunkiseudun kilpailukykyä. Kaupunkiseuduille tarvitaan vastuutaho, jonka puitteissa julkisen liikenteen toimijat yhteistyössä määrittelevät seudulliset palvelutasotavoitteet ja järjestävät liikenteen tuotannon järkevällä ja tehokkaalla tavalla. Suunnitelma tulee laatia kokonaisuutena ylittäen sekä hallinnolliset sektorit että talousalueen kuntarajat.

Tavoitteita

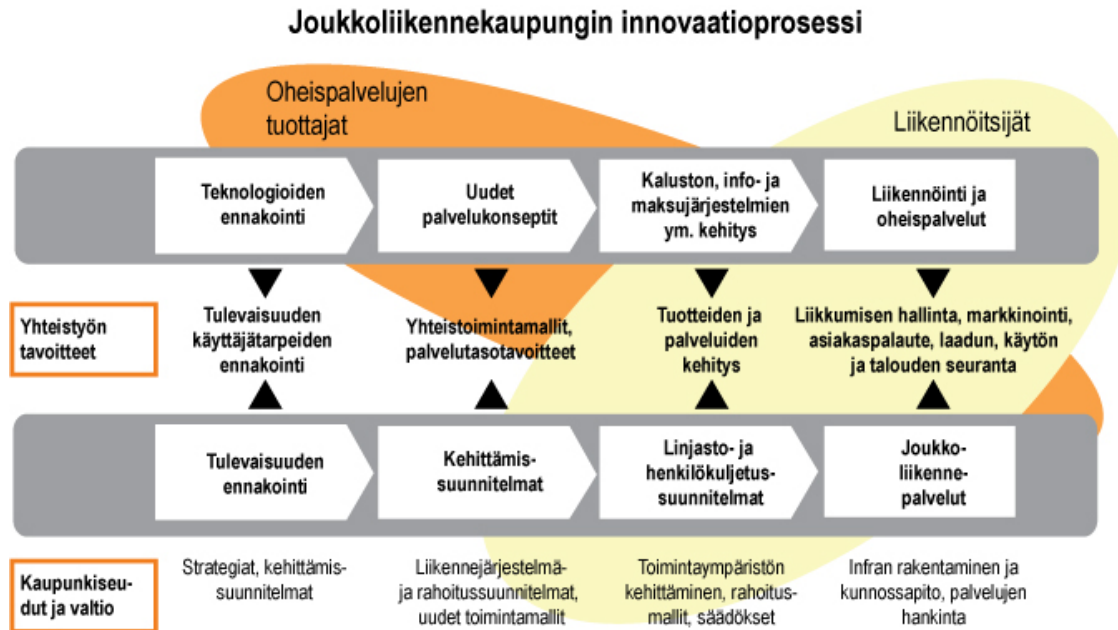
Selvitetään kaupunkiseuduittain tai maakuntakeskustasolla vaihtoehtoiset organisoitavat joukkoliikenteen suunnittelun, kehittämisen ja hallinnoinnin järjestämiseksi. Tarkasteluun sisällytetään myös lakisääteisten henkilökuljetusten järjestäminen osana julkista liikennettä. Valitaan kaupunkiseuduittain sopivin toimintamalli ja varataan tarvittavat resurssit joukkoliikenteen järjestämiseksi. Joukkoliikenteestä vastaavalla taholla tulee olla toimintaedellytykset ja riittävät resurssit vaikuttaa kaikilla julkiseen liikenteeseen liittyvillä sektoreilla: tie- ja katusuunnittelussa, kaavoituksessa, opetus- ja sosiaalitoimissa.

Liikenteen kilpailuttamisen valitsevilla joukkoliikennekaupungeissa palvelutasosta ja linjastosta päätetään seudullisessa organisaatiossa. Liikennöitsijät vastaavat palvelujen toteutuksesta. Muissa joukkoliikennekaupungeissa ja kunnissa kunnat päättävät palvelutasosta. Palvelujen suunnittelun ja toteuttamisen roolitus määritetään tarkemmin myöhemmin huolehtien, että kaikkien osapuolien asiantuntemus tulee hyödynnettyä.

Hallinnon eri sektoreilta edellytetään selkeästi määriteltyjä tavoitteita sekä pitkäjänteiset ja yhteisesti hyväksytyt suunnitelmat siitä, miten julkinen liikenne otetaan huomioon oman sektorin toiminnassa.

Näkökulmia

Kunnissa ja kaupunkiseuduilla joukkoliikenteen käytön edistämiseen vaikutetaan organisaatioissa useiden eri hallintokuntien tai toimialojen toimilla. Toiminnan hajanaisuus vaikeuttaa erilaisten tarpeiden sovittamista yhteen tehokkaasti joukkoliikenteen kehittämistoimien edellyttämässä tahdissa. Joukkoliikenteen kehittämiseksi tarvitaan vastuutaho, joka sitouttaa eri osapuolet yhteisiin tavoitteisiin. Minimissään vastuutaho on esimerkiksi henkilöliikennelogistikko, jonka toimenkuvassa on määritelty valtuudet ja toimintatavat hoitaa yhdessä eri toimijoiden kanssa seudun joukkoliikenteen kehittämistä tai tilata palveluja yksityiseltä sektorilta.



Kuva 3. Joukkoliikennekaupungin innovaatioprosessi.

Joukkoliikennepalveluiden kehittämistavoitteet ja -toimenpiteet tulee suunnitella koko kaupunkiseudun liikennejärjestelmä ja sen käyttäjätarpeet huomioiden. Järjestelmätason linjauksia ovat linjastorakenne eli runkoliikenteen, kutsujoukkoliikenteen, cityliikenteen, palvelulinjojen ja muiden erityispalvelujen roolit seudullisessa liikenteessä sekä henkilökuljetusten järjestämisperiaatteet. Nykyisiä järjestelmiä kehittämällä tulee myös luoda kaikki joukkoliikennemuodot kattava valtakunnallinen lippu- ja informaatiojärjestelmä, jotta joukkoliikennejärjestelmä olisi matkustajalle mahdollisimman helppokäyttöinen.

Kaupungit ja kaupunkiseuduilla lääninhallitukset toimivat nykyisin joukkoliikenteen lupaviranomaisena. Jatkossa joukkoliikennekaupunkiseuduilla vastuu joukkoliikenteen järjestämisestä olisi seudullisella organisaatiolla. Seudulla määritellään yhteiset palvelutasotavoitteet ja toimenpiteet niiden toteuttamiseksi. Palvelut toteutetaan tehokkuutta tavoitellen esimerkiksi kilpailuttamalla. Kaupunkiseutujen joukkoliikenneryhmät ovat tärkeä resurssi. Laajentamalla niiden toimintaa ja vastuita ryhmistä voidaan kehittää lupaviranomaisena toimiva seudullinen organisaatio.

Aiheeseen liittyviä JOTU-tutkimuksia

Joukkoliikenteen kehittämisen esteet – institutionaalinen tarkastelu

Saavutettavuuden mittarit. Alueiden saavutettavuus liikenneyhteyksien tason ja aluekehityksen edellytysten mittarina

Tulevaisuuden keskiuuri joukkoliikennekaupunki

5 Maankäytön suunnittelun tulee vahvistaa joukkoliikenteen toimintaedellytyksiä

Toimiva joukkoliikennejärjestelmä parantaa kaupunkiseudun kilpailukykyä. Maankäytön suunnittelussa joukkoliikenne tulee ottaa aina huomioon seututasolta yksityiskohtiin saakka. Erityisesti suurten kaupunkiseutujen työmatkaliikenteeseen joukkoliikenne sopii hyvin. Kaupunkiseuduilla asukkaiden elämä ja liikkuminen ylittävät kuntarajat, ja joukkoliikenne tulee järjestää tämän mukaisesti. Joukkoliikenteelle otollinen toimintaympäristö on saavutettavissa jopa pientaloalueilla, jos tietoisesti vähennetään asukkaiden autoriippuvuutta.

Tavoitteita

Yhdyskuntarakenteen eheyttämisestä huolehditaan. Kaupungeille tai kaupunkiseuduilla päätetään tavoitteet ja toimenpiteet joukkoliikenteen ja maankäytön yhteensovittamiseksi osana kehittämisstrategiaa. Joukkoliikennejärjestelmän tulee olla tasapainoinen kokonaisuus, jonka toimivuutta kuntarajat eivät heikennä.

Uusien asuntoalueiden, työpaikkojen ja palvelukeskittymien sijoittamisessa, suunnittelussa ja toteutuksessa varmistetaan hyvien joukkoliikennepalvelujen mahdollisuudet ja vahvistetaan joukkoliikenteen vyöhykkeitä yhdyskuntarakenteessa.

Näkökulmia

Maankäytön ja liikennejärjestelmäsuunnittelun onnistuneella yhteensovittamisella luodaan paras perusta elinvoimaiselle joukkoliikennekaupungille. Onnistuminen riippuu siitä miten vahvasti kaupunkiseutujen päätöksenteossa ymmärretään maankäytön ja liikenteen vuorovaikutus ja miten yhteensovittaminen tapahtuu käytännössä.

Kaupungeissa voidaan erottaa joukkoliikenne-, jalankulku- ja autokaupungin vyöhykkeet. Joukkoliikennekaupungin kehittäminen ja alueellinen laajentaminen sekä autokaupungin kasvun välttäminen ovat maankäytön tärkeimmät haasteet, kun edistetään joukkoliikenteen käyttöä. Kuopion kaupungissa tehty työ tällä saralla on edustava esimerkki.

Alueilta, joiden kotitalouksilla on useampi kuin yksi auto, ei juuri tehdä bussimatkoja. Joukkoliikennekaupungissa voidaan kuitenkin asua myös pientalossa. Tiiviiden, hyvillä joukkoliikennepalveluilla varustettujen pientaloalueiden asukkaiden havaittiin haastattelututkimuksessa arvostavan yleisesti omakotimaisuutta ja yksilöllisyyttä. Muita asuinpaikan valintaperusteita olivat sijainti, luonnonläheisyys, turvallisuus ja tuttuus. Liikenneoloja hyvien joukkoliikennedyhteyksien varrella korostettiin. Pienikin tontti hyväksyttiin, jos se oli suojaisa. Autosta ei haluttu luopua, vaikka sen käyttö voi olla vähäistä. Tyypillisesti tutkituissa kotitalouksissa oli yksi henkilöauto. Autottomia kotitalouksia oli tutkimusaineistossa yksi kymmenestä. Kaksi autoa oli joka neljännellä kotitaloudella, mikä on omakotialueelle alhainen määrä.



Kuva 4. Kuopion Saaristokaupunkia suunniteltaessa joukkoliikenteen toimintaedellytyksistä on pidetty huolta läpi suunnitteluprosessin. (Kuopion kaupunki/kaavoitusosasto)

Hyvä joukkoliikenne houkuttelee myös auton omistavia etenkin työmatkoilla. Autoa käytettiin, jos matka oli pitkä tai hankala, tai oli esimerkiksi kuljetettava työkaluja. Pysäköintiin riittäisi useimmille asukkaille kadunvarren pysäköintitasku, kun pysäköinnin kustannukset ja tilantarve huomioitiin. Pysäköinnin hallinta kustannuksia ohjaamalla on yksi vähän käytetty keino ohjata liikkumista.

Auton käytön vähentämistä tukisi vastanneiden mielestä parhaiten hyvä lähikauppa. Lähikauppaan käveltiin, jos sellainen oli sopivalla etäisyydellä, mikä useimpien mielestä tarkoittaa alle 500 metrin matkaa. Joukkoliikennettä ei näillä alueilla käytetty kauppa- matkoilla juuri lainkaan, ei myöskään vapaa-ajan matkoilla.

Tutkittujen tiiviiden pientaloalueiden asukkaat osoittautuivat keskimääräistä vähemmän autosta riippuvaisiksi ja myös omistavat autoja vähemmän. Asukkaiden valinnat ovat lähempänä pääkaupunkiseudun rivi- tai jopa kerrostaloasukkaita kuin keskimääräistä omakotiasukasta. Liikkumisvalinnat liittyvät siten asunnon sijaintiin ja palveluihin, eivät asumismuotoon tai rakentamistehokkuuteen. Korkea rakentamistehokkuus ei toisaalta yksistään vähennä auton omistamista tai käyttöä, mikäli sijainti tai alueen palvelutaso eivät sitä tue.

Aiheeseen liittyviä JOTU-tutkimuksia

Kotikuja – liikkumisen valinnat tiiviillä pientaloalueella
Tulevaisuuden keski-suuri joukkoliikennekaupunki

6 Uusia joukkoliikennemuotoja maaseudulle

Maaseudun peruspalvelut on varmistettava, mutta perinteinen joukkoliikenne on siihen liian raskas väline. Suurten kaupunkiseutujen ulkopuolella joukkoliikenteen esteiksi koetaan yhteyksien puute tai harvat vuorovälit ja matkustamisen kalleus. Parhaiten joukkoliikenne palvelee koululaiskuljetuksissa, joissa samaan aikaan samalla reitillä kuljetettavien matkustajien määrä on riittävä. Lisänä tarvitaan joustavia ja kustannustehokkaita järjestelmiä.

Tavoitteita

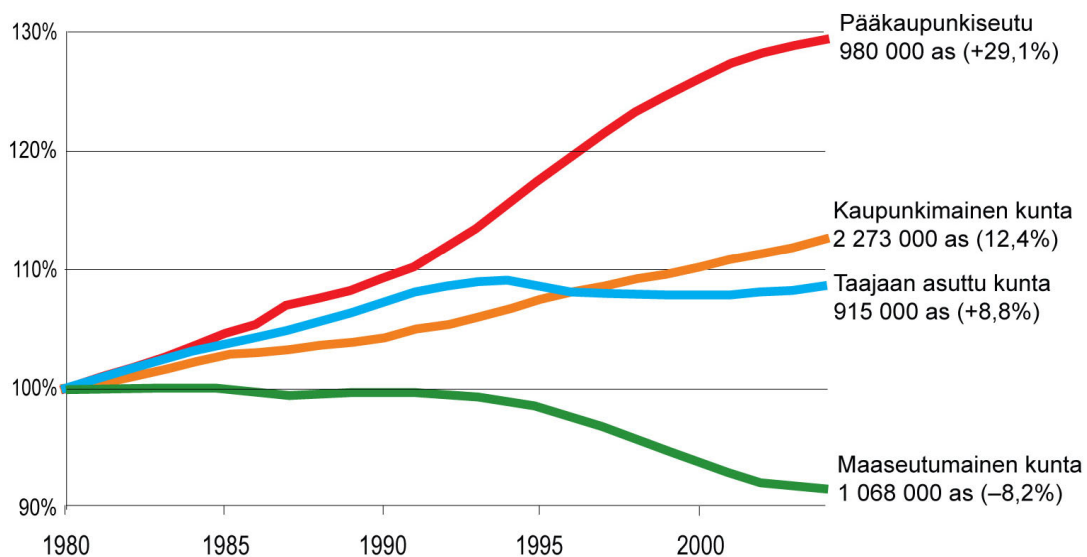
Valtakunnan tasolla määritellään käytävät, joilla joukkoliikenne ylläpidetään, tarvittaessa valtion tukemana. Näiden ulkopuolella olevien haja-asutusalueiden joukkoliikenne toteutetaan ja rahoitetaan tarkoituksenmukaisimmalla tavalla uusia joukkoliikenteen muotoja ja matkapalvelukeskuksia hyödyntäen.

Näkökulmia

Maaseudulla matkustajat ja palvelut vähenevät

Maaseutuliikenteen matkustajamääriä on paikoin saatu lisättyä, mutta se on lähes kaikissa tapauksissa edellyttänyt määrätietoista palvelukokonaisuuden kehittämistä ja myös merkittäviä rahallisia panostuksia.

Väestökehitys kuntaryhmittäin 1980–2004



Kuva 5. Väestö maaseutumaisissa kunnissa on vähentynyt. Voimakkainta väestönkasvu on ollut pääkaupunkiseudulla, mutta myös taajamissa ja kaupunkimaisissa kunnissa väestö on kasvanut. (Tilastokeskus 2005).

Väestönkehitys sekä liikkumistottumusten ja joukkoliikenteen rahoituksen kehitys johdavat väistämättä joukkoliikennepalvelujen vähenemiseen maaseudulla. Kaikilla alueilla ei siis tulevaisuudessa ole enää mahdollista ylläpitää säännöllisesti liikennöitäviä joukkoliikennepalveluja. Peruspalveluiden tulee kuitenkin olla saavutettavissa, jotta ihmiset voivat asua maaseudulla. Hiljaisimmilla alueilla kysynnän vähetessä palveluiden saavutettavuus voidaan kustannustehokkaimmin turvata tarpeen mukaan liikennöitävällä kutsuliikenteellä. Yksittäiskuljetusten sijaan rahoitusta tulee kohdentaa kaikkia palvelevan liikenteen rahoitukseen. Väestön ikääntyessä kuljetuspalvelujen kysyntä kasvaa todennäköisesti voimakkaimmin yli 75-vuotiaiden asukkaiden ikäryhmässä.

Maaseudun joukkoliikenteen rahoitusta tulee kohdentaa uudelleen. Uudenlaisia joukkoliikennepalveluja tulee kehittää ja palveluista tiedottamista lisätä. Käyttäjät tulee kytkeä mukaan joukkoliikenteen suunnitteluun ja kehittämiseen. Maaseutujoukkoliikenteen imagoa tulee parantaa.

Aiheeseen liittyviä JOTU-tutkimuksia

Kulikutavan valinta kolmannessa iässä

Nousuja joukkoliikenteeseen – myös maaseudulla

Saavutettavuuden mittarit. Alueiden saavutettavuus liikenneyhteyksien tason ja aluekehityksen edellytysten mittarina

Tulevaisuuden haasteita lasten ja nuorten liikkumistarpeissa

7 Liikkumisvalinnat vaihtelevat iän ja elämäntilanteen mukaan

Liikkumistottumukset omaksutaan jo lapsuudesta lähtien, ja ne muuttuvat hitaasti, iän karttuessa halukkuus kokeilla eri vaihtoehtoja vähenee. Erityinen huomio tulee kiinnittää lasten ja nuorten liikkumistottumuksiin, jotta joukkoliikenteen käyttö opitaan jo varhain. Näin luodaan edellytykset käyttää aikuisiässä joukkoliikennepalveluita elämäntilanteen mukaan joko kanta-asiakkaana tai satunnaiskäyttäjänä. Ikääntyville on tarjottava heille sopivia joukkoliikennepalveluita.

Tavoitteita

Nuorten itsenäistä liikkumista edistetään eri toimilla alkaen maankäytön ja liikennejärjestelmän suunnittelusta. Kasvatuksessa ja opetuksessa kannustetaan joukkoliikenteen käyttöön, kävelyyn ja pyöräilyyn.

Ikääntyneille kehitetään joukkoliikenteen ja yksilöllisten kuljetuspalveluiden yhteistoimintaa ja palveluista tiedottamista. Joukkoliikenteen palvelutasoa työmatkaliikenteen ulkopuolisina aikoina parannetaan ja sen esteettömyyttä kehitetään, jotta mahdollisimman suuri osa ikääntyvistä voisi tehdä matkansa yleisellä joukkoliikenteellä.

Näkökulmia

Tutkimustulosten mukaan koululaisten kulkutavat poikkeavat eri paikkakunnilla merkittävästi toisistaan. Tutkimuksessa kaupunkiasukkaita edustaneista espoolaisista kuudesluokkalaisista yli kolme neljäsosaa ja kahdeksasluokkalaisistakin yli puolet kulkevat koulumatkansa kävellen. Klaukkalan koulussa pääkaupunkiseudun kehyskunta Nurmijärvellä kukaan ei kävellyt, ja yleisin kulkutapa koulumatkoilla oli mopo. Suhtautumisesta eri kulkutapoihin positiivisemmat mielikuvat kohdistuivat pyöräilyyn ja mopolla ajamiseen, kielteisimmät raitiovaunulla, bussilla tai koulutaksilla matkustamiseen.

Joukkoliikenteen itsenäinen käyttö on aloitettu keskimäärin kolmasluokkalaisena, Nurmijärvellä vuotta myöhemmin kuin muualla. Itsenäisessä liikkumisessa erot ovat suurimmat viikonloppuisin, espoolaiset saavat liikkua yksin tai kaverin kanssa keskimäärin 2,5 luokka-astetta nuorempana kuin nurmijärveläiset.

Hyväkuntoisten eläkeläisten määrä kasvaa lähivuosina huomattavasti. Eläkkeelle jääminen muuttaa totuttuja liikkumistapoja ja -tarpeita lähes yksinomaan työssäkäynnin poisjäännin ja vapaa-ajan lisääntymisen kautta. Nuoremmat eläkeläiset liikkuvat usein hyvin runsaasti, joskin eri vuorokauden aikoihin kuin ennen. Muutoksia tapahtuu vuosien mitaan lähinnä ympäristön olosuhteiden, varallisuuden, ajankäytön sekä omien fyysisten ominaisuuksien muuttumisen vuoksi.

Yhdyskuntarakenne on muuttunut etenkin kaupunkiseuduilla voimakkaasti autoiluun tukeutuvaksi. Maaltamuutto puolestaan on ollut vaikuttamassa ikääntyvien laajaan mökkeilyinnostukseen maaseudulla, usein lapsuudenkodin maisemissa. Myös voimakas taloudellinen nousukausi on vaikuttanut siihen, että valtaosalla ikäluokasta talous on suhteellisen vakaalla pohjalla. Ikäluokka onkin kaikkein autoistunein, ja usein auto halutaan omistaa valinnanmahdollisuuksien säilyttämiseksi, vaikka sitä tarvittaisiin vain harvoin. Kun auto on hankittu ja sen käyttöön totuttu, taloudellisuus on myös syy olla käyttämättä joukkoliikennettä. Onhan säästäväisyys yksi osa tämän ikäluokan arvomaailmaa.

Joukkoliikenteen tulisi olla läpi elämän luonteva liikkumisvalinta. Jos sitä ei ole aiemmin opittu, on kynnys uusien liikkumistapojen vapaaehtoiseen opetteluun eläkkeellä korkea. Osalle ikäluokasta kilpailukyky merkitsee vaivattomia, mukavia ja myös vapaa-aikaa tehokkaasti palvelevia yhteyksiä. Työssäkäyntiä silmällä pitäen suunniteltu joukkoliikenne vastaa heikosti epäsäännöllisiin liikkumistarpeisiin sekä tavaroiden kuljetukseen. Yhteiskunnan tukemien taksikuljetusten ja tavanomaisen joukkoliikenteen yhdistelmän koetaan palvelevan hyvin.

Eläkeikää lähestyville keskeisimpiä joukkoliikenteen kehittämiskohteita ovat palvelutaso, sujuvuus ja mukavuus, vuorotarjonta vapaa-ajan matkoilla, hintakilpailukyky ja esteettömyys. Maankäyttöratkaisuilla ja yhdyskuntasuunnittelulla vaikutetaan voimakkaasti eri liikennemuotojen keskinäiseen kilpailukykyyn. Senioreille suunnattuja asuntoja tulisi rakentaa alueille, joilla kävely ja joukkoliikenne muodostavat toimivan kulkutapayhdistelmän. Tällaisia ovat keskustat, jotka tarjoavat runsaasti lähipalveluja ja virkistysmahdollisuuksia.

Aiheeseen liittyviä JOTU-tutkimuksia

Autoilijat joukkoliikenteessä. Asenteiden ja kokemusten merkitys kulkutavan valinnassa

Joukkoliikenteen kausilipputarjonnan kehittämismahdollisuudet kaupunkiseuduilla

Kulikutapojen rinnakkaiskäyttö ja siirtymäpotentiaali

Kuljutavat elämänsäkaaren taitekohdissa

Liikkujaryhmien määrittely valtakunnallisesta henkilöliikenneaineistosta

Liikkujaryhmät suomalaisissa kaupungeissa

Liikkujaryhmät Turun aluerakenteessa

Tulevaisuuden haasteita lasten ja nuorten liikkumistarpeissa

Uusien tariffijärjestelmien vaikutukset lipputuloihin ja matkustajamääriin

8 Koettu laatu ja hinta ratkaisevat

Matkustajat haluavat miellyttävää, turvallista ja sujuvaa liikkumista. Tarvitaan täsmällisempää tietoa eri ihmisten arvostuksista ja mieltymyksistä, jotta joukkoliikenteen kalustoa, ympäristöä ja palveluja voidaan räätälöidä eri asiakasryhmille.

Jos matkustaja kokee, että joukkoliikenne palvelee hyvin ja sen hinta on kohtuullinen, sitä käyttävät nekin, joilla olisi mahdollisuus myös auton käyttöön. Käyttämällä pysäköintipolitiikkaa ohjauskeinona ja muuttamalla liikenteen maksu- ja verotuskäytäntöjä voidaan kannustaa myös auton omistajia joukkoliikenteeseen.

Tavoitteita

Selvitetään kaupunkiseuduittain järjestelmällisesti eri matkustajaryhmien käsitykset ja arvostukset eri laatutekijöistä, tunnistetaan mahdollisia uusia asiakasryhmiä ja laaditaan ohjelma joukkoliikennepalvelujen kehittämiseksi.

Seututasolla arvioidaan joukkoliikennejärjestelmän laatutaso keskeisillä laatuksilla ja laaditaan pitkäjänteinen toimenpideohjelma ongelmien poistamiseksi ja laadun parantamiseksi. Tarvittaessa tehdään voimakkaitakin muutoksia kohdentuen palvelutarjontaan tavoitteen ja asiakastarpeiden mukaan.

Joukkoliikenteen palvelutasoa kehitetään myös sellaisten matkustajien näkökulmasta, jotka saattaisivat käyttää joukkoliikennettä yhtenä liikkumismuotona autotilun ohessa. Liikkumisen kustannuksiin vaikuttavia verotus- ja muita käytäntöjä tarkastellaan asettaen tavoitteeksi, että joukkoliikenteen satunnainenkin käyttö koetaan mielekkäänä ja kannustavana.

Näkökulmia

Matkustajien käsitykset joukkoliikenteen laadusta saattavat poiketa suurestikin suunnittelijoiden käyttämistä teknisistä palvelutasomittareista. Ei ole olemassa joukkoliikenteen yhtä ainoaa laatumallia, jota laadun parantamiseksi ja sen tason valvomiseksi voitaisiin soveltaa sellaisenaan kaikissa palveluntuotantoympäristöissä.

Joukkoliikenteen kanta-asiakas arvostaa edullista hintaa ja nopeutta. Nämä ominaisuudet eivät houkuttele autoilijaa, koska auto on yleensä nopeampi ja oman auton matkasuoritteesta riippuvat kustannukset, lähinnä polttoaine, jäävät alle joukkoliikennelipun hinnan. Hintojen korotukset ovat omiaan karkottamaan nykyisiäkin asiakkaita, saati että autoon tottunut lähtisi edes kokeilemaan joukkoliikennettä. Tutkimusten mukaan nykyisiä autoilijoita on epärealistista olettaa siirtyvän merkittävässä määrin joukkoliikenteen kanta-asiakkaiksi. Erityisesti vapaata autoetua pidetään palvelutasoltaan ylivoimaisena ratkaisuna. Se ei kannusta käyttämään joukkoliikennettä edes satunnaisesti, koska autoilijan kustannukset ovat käytännössä samat yksityisajojen määrästä riippumatta.

Tärkeimpiä koettuun kokonaislaatuun vaikuttavia tekijöitä ovat linjasto, vuoroväli, luotettavuus ja matka-aika. Tärkein yksittäinen osatekijä on luotettavuus ja aikataulussa pysyminen, jonka painoarvo koetusta kokonaislaadusta on lähes 11 prosenttia.

Eri laatutekijät kompensoivat toisiaan. Siten esimerkiksi huonollakin kalustolla voi hyvä kuljettaja saada paremman arvosanan kuin heikompi kuljettaja uudenveroisella kalustolla. Kilpailutuksen pisteytys suosii kuitenkin uutta kalustoa. Kielteisenä vaikutuksena tästä seuraa sidotun pääoman kasvu, jolloin myös tarjoushinnat ovat korkeammat. Myös iäkkäämmällä kalustolla voi tuottaa samantasoista matkustajatytytyvääisyyttä, kunhan kuljettajan toiminta on ensiluokkaista. Säästyneet rahat voitaisiin ohjata esimerkiksi peruspalvelutarjonnan lisäämiseen, mikä on matkustajille tärkein laatutekijä.

Kasvavan liikenteen ruuhkautuminen on heijastunut myös bussiliikenteen tehokkuuteen, täsmällisyyteen, säännöllisyyteen ja palvelutasoon. Nopeuttamiseen on monia keinoja. Joukkoliikennekadut ja -kaistat lyhentävät ja nopeuttavat reittejä. Liikennevaloetuksia joukkoliikenteelle Helsingissä tarjoavan Helmi-järjestelmän ansiosta saavutetaan vuosittain tällä hetkellä 1,5 miljoonan euron liikennöintikustannussäästöt.

Ajoneuvoteknisistä seikoista ovitoimintojen kestolla on olennainen vaikutus liikenteen sujuvuuteen, täsmällisyyteen ja säännöllisyyteen. Ovitoimintoihin kuluu aikaa bussimallista riippuen 3–10 sekuntia. Esimerkiksi 25 pysäkkiä käsittävällä linjalla ovitoimintoihin kuluisi hitaimmillaan noin kolme minuuttia enemmän aikaa.

Joukkoliikennematkaan liittyy paljon osavaiheita, joita henkilöautomatkaan ei sisälly lainkaan: kävelyaika pysäkillä, odotusaika, vaihtoaika sekä kävelyaika pysäkiltä määränpäähän. Joukkoliikennematkan matka-aika on myös vaikeammin ennustettavissa kuin henkilöauton. Kävely- ja odotusajan painoarvojen on arvioitu olevan noin kaksinkertaisia ajoaikaan verrattuna. Vaihdolliset yhteydet ovat matkustajan näkökulmasta vain harvoin houkuttelevia. Vaihdollinen matka houkuttelee kulkijoita vasta, jos se on ajoajaltaan 10–14 minuuttia nopeampi kuin vaihdoton yhteys. Linjastosuunnittelussa tulisikin pyrkiä vahvoihin heilurirakenteisiin runkolinjoihin, joita olisi mahdollista täydentää poikittaisilla linjoilla.

Pienillä ja keskisuurilla kaupunkiseuduilla matkustajat suosivat mieluummin lyhyttä kävelyetäisyyttä kuin tiheämpää vuoroväliä, suuremmilla kaupunkiseuduilla päinvastoin. Autollisille matkustajille ajoajalla on suurempi merkitys kuin muille joukkoliikennematkustajille. Nopeuttamisella voidaankin houkutella uusia matkustajia erityisesti kasvavasta autollisten matkustajien ryhmästä. Myös hinnan merkitys on suuri, sillä autollisissa talouksissa auton kiinteät kulut maksetaan joka tapauksessa.

Sosiaalinen turvallisuus kasvattaa asiakaspotentiaalia

Sosiaalinen turvattomuus ja turvattomuuden tunne vaikuttavat sekä nykyisten että potentiaalisten joukkoliikennematkustajien halukkuuteen käyttää joukkoliikennettä. Turvattomuus vaikuttaa myös henkilökunnan työssä jaksamiseen ja viihtymiseen. Kokonaisuutena turvattomuus aiheuttaa joukkoliikennejärjestelmälle erilaisina kustannuksina ja tulonmenetyksinä varsin huomattavat vuosittaiset vahingot.

Koko matkaketjun turvallisuus on tärkeää, sillä matkustajat kokevat matkan vain niin turvalliseksi kuin sen turvattomin osa on. Merkittävin turvattomuuden tunnetta lisäävä tekijä on vuorokaudenaika. Naiset kokevat olonsa miehiä ja vanhemmat ihmiset nuorempia epävarmemmaksi ja pelokkaammaksi. Matkustajat kokevat olonsa erityisen turvattomaksi syrjäisissä paikoissa, joissa ei ole henkilökuntaa, ohikulkijoita tai muita

mahdollisia avuntarjoajia. Epätarkka tai virheellinen informaatio sekä ympäristön epäviihtyisyys kasvattavat levottomuutta entisestään. Joukkoliikennevälineiden ja ympäristön siisteyden ja kunnossapidon laiminlyönti johtaa helposti ympäristön rappeutumiseen, mikä viestittää huolenpidon puutteesta ja vähentää turvallisuuden tunnetta.

Viime vuosina väkivallan pelko on lisääntynyt enemmän kuin riski joutua väkivallanteon kohteeksi. Pelko heikentää ihmisen hyvinvointia riippumatta siitä, onko pelon tunteella ja todellisilla riskeillä yhteyttä.

Pääkaupunkiseudulla matkustaa päivittäin joukkoliikenteessä noin 600 000 henkilöä, joista noin kolme prosenttia on joutunut väkivallan kohteeksi joko joukkoliikennevälineessä, asemalla tai pysäkillä viimeisen vuoden aikana. Käytännössä tämä tarkoittaa, että vuositasolla lähes 20 000 asiakasta on joukkoliikenteessä jonkinasteisen väkivallan kohteena.

Etenkin arjen työmatkaliikenteessä matkustajat pitävät joukkoliikenteen sosiaalista turvallisuutta jopa kiitettävänä. Ongelmat alkavat kun ilta pimenee, viikonloppu lähestyy ja alkoholi astuu kuvioihin. Iltamatkustamisessa turvallisuuden taso laskee kiitettävästä välttäväksi ja viikonloppuiltaisin peräti huonoksi.

Kokonaisuutena turvattomuus ja turvattomuuden tunne aiheuttavat erilaisina kustannuksina ja tulonmenetyksinä varovaisestikin arvioituna useiden miljoonien eurojen vuosikustannukset joukkoliikennejärjestelmälle. Taloudellisten tekijöiden lisäksi turvattomuus heikentää koko joukkoliikennejärjestelmän palvelutasoa.

Keväällä 2006 pääkaupunkiseudun joukkoliikenteessä aloitettiin nollatoleranssikampanja, jossa puututtiin etenkin viikonloppuisin rehottavaan alkoholin käyttöön, tupakointiin ja liputta matkustamiseen. Samalla lipuntarkastusta tehostettiin ja lisättiin järjestyksenvalvojapartioita. Kampanjasta saatu asiakaspalaute oli 98-prosenttisesti positiivista ja lipunmyynti kasvoi kampanjan aikana. Henkilökunnan saama suora palaute on ollut hyvää. YTV:n organisoimana laadittiin pääkaupunkiseudun joukkoliikenteelle yhteinen turvallisuusstrategia. Samanaikaisesti kukin taho on jatkanut omien järjestelmiensä ja toimintatapojensa tarkastelua ja kehittämistä.

Aiheeseen liittyviä JOTU-tutkimuksia

Autoilijat joukkoliikenteessä. Asenteiden ja kokemusten merkitys kulkutavan valinnassa

Joukkoliikennematkan eri osien painoarvoja

Joukkoliikenteen kausilipputarjonnan kehittämismahdollisuudet kaupunkiseuduilla

Joukkoliikenteen kokonaislaatuun vaikuttavat tekijät painopistealueena paikallisliikenne

Joukkoliikenteen palvelutasotekijöiden arvottaminen

Kulkutapojen rinnakkaiskäyttö ja siirtymäpotentiaali

Sosiaalinen turvallisuus suurten ja keskisuurten kaupunkien joukkoliikenteessä

Turvallisuuden merkitys pääkaupunkiseudun joukkoliikenteessä

9 Joukkoliikennettä tulee markkinoida

Tulevaisuuden käyttäjäpotentiaali on entistä enemmän asiakasryhmissä, joilla on muitakin vaihtoehtoja liikkumiseen. Heille tulee tehdä asiakaslähtöisiä ja hyvin tuotetistettuja palveluita – tarjouksia, joista ei voi kieltäytyä. Reittien, aikataulujen ja lippujärjestelmien on oltava loogisia ja helposti omaksuttavissa. Joukkoliikenteen tulee olla haluttavaa ja väärät mielikuvat on oikaistava.

Tavoitteita

Rakennetaan järjestelmällisesti kaupunkiseutujen joukkoliikennekaluston ja palvelun laatu, hinnoittelu ja ilme brändiajattelun pohjalta. Joukkoliikennekaupungeissa otetaan aktiivinen rooli markkinoinnissa asettaen palvelutasotavoitteet ja tukien liikennöitsijöitä palvelujen toteuttamisessa muun muassa kehittämällä informaatiojärjestelmiä.

Viestintää muutetaan asiakaslähtöiseksi ja ollaan säännöllisesti näkyvillä eri medioissa positiivisessa mielessä sekä otetaan asiakaspalaute vakavasti. Sekä kaupunkiseudut että liikennöitsijät lisäävät resursseja joukkoliikennepalvelujen markkinointiin.

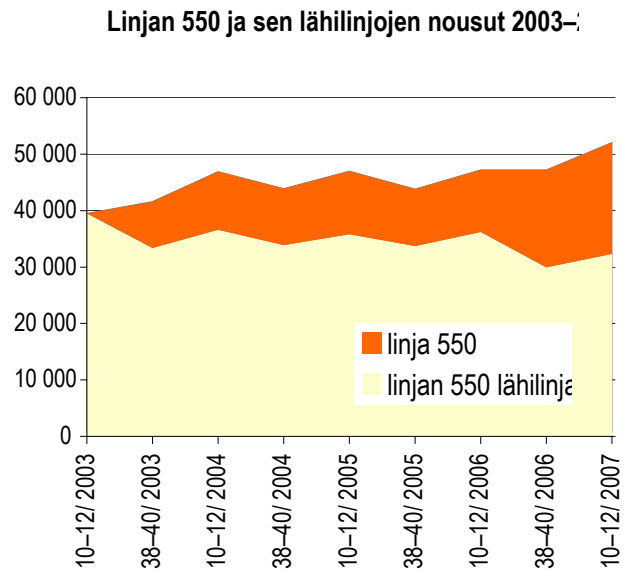
Näkökulmia

Matkustajan käyttökokemukseen vaikuttaa moni samaan aikaan tapahtuva seikka – mittavien suureiden lisäksi vaikkapa tunne, muisto tai assosiaatio. Joukkoliikenteen laatu- ja kokemus on yhdistelmä erillisten, myös aiempien kokemusten yhteisvaikutelmista. Joukkoliikennepalvelun kokonaisvaltaiseen trimmaamiseen käyttäjäkeskeinen brändiajattelu ja -johtaminen on oivallinen keino.

Brändi on käyttäjän kokonaisvaltaisen kokemuksen seurauksena syntyvä mielikuva tuotteesta tai palvelusta. Hallitun palvelubrändin kehittämiseksi on analysoitava nykytila esimerkiksi media-analyysin keinoin. Toisessa vaiheessa selvitetään matkustajien tarpeet ja toiveet. Tähän soveltuvia menetelmiä ovat muun muassa matkapäiväkirjat ja mielikuvamenetelmä. Oleellista on kysellä, kuunnella ja kirjata, antaa matkakokemusten kuvailujen poreilla – sitten poimia painotukset, toistuvat teemat, ryhmitellä asioita ja toiveita, verrata visioon ja pohtia arvoja. Kolmannessa vaiheessa saatua käyttäjätietoa käytetään hyväksi, oli kyseessä sitten informaatiojärjestelmän hankinta, kaluston kilpailutus tai logon suunnittelu. Käyttäjälähtöisyyden periaatteen on tärkeää läpäistä toimintaympäristö mahdollisimman laajasti.

Eräs joukkoliikenteen brändin rakentamisen haasteista on useampien eri joukkoliikennetoimijoiden rinnakkainen tai lomittainen näkyvyys joukkoliikennemiljöössä. Matkustajan näkökulmasta ei välttämättä ole suurta merkitystä sillä, mikä organisaatio tai yritys on joukkoliikennepalvelun tuottaja, kunhan kaikki toimii hyvin. Kun joukkoliikenteen toimintaympäristö ohjaa matkustajaa yhtenäisesti ja loogisesti, joukkoliikenteen käyttö on helpompaa ottaa tavaksi. Seudulle tulisi rakentaa yhtenäinen palvelubrändi organisaatio-, kunta- tai liikennöitsijärajoista huolimatta. Haasteena on lisätä usean eri toimijan kannattavuutta yhteisesti siten, ettei kenenkään asema heikkene.

Kuva 6. Pääkaupunkiseudun poikittaisliikenteen Jokeri-linja (linja 550) ajetaan yhdenmukaisella ja laadukkaalla kalustolla, ja sen palvelutasoon on kiinnitetty erityistä huomiota. Seurantatiedot osoittavat, että linja on paitsi kerännyt matkustajia aiemmin samalla liikennekäytävillä ajaneilta linjoilta, myös lisännyt joukkoliikennematkustamisen kokonaismäärää. Kun matkustajamäärä on kasvanut, on myös linjan liikennöintiä parannettu – on syntynyt positiivinen kierre. (Lähde: YTV)



Käyttökokemuksen muokkaaminen on tarpeen monella tasolla. Ensivaikutelman joukkoliikenteestä antaa fyysinen kosketuspinta – aistimus, käyttökokemus. Mainonta, viestintä ja kaikki graafinen suunnittelu ovat erottuvuustekijänä pinnan tuntumassa. Kolmantena asiakas kokee käytön sujuvuuden, helppouden ja matkustusmukavuuden. Neljäntenä kokemukseen vaikuttavat abstraktit arvot. Sisään rakennettuna tässä prosessissa tulee olla muotoilu, ei valmiin palvelun esteettisenä kuorrutuksena, vaan prosessina, jossa käyttäjätieto, kulttuurinen tieto ja toimijan visio yhdistetään taitavasti niin, että matkustaja kokee palveluympäristön miellyttävänä kaikilla aisteillaan, ympäristö on kaikenlaisille matkustajille helppo käyttää ja ympäristö vakuuttaa laadukkuudellaan.

Joukkoliikennejärjestelmä on monimuotoinen kokonaisuus, jossa käyttäjän tarpeet tilastotietojen tasolla ovat luonnollisena lähtökohtana. On tullut aika ottaa rinnalle palvelumielikuvan hallittu rakentaminen ja sitä kautta matkustajien joskus yllättävänkin kuluuskäyttäytymisen ymmärtäminen. Prosessien lomittumista ja rinnakkaisuutta on syytä korostaa: jälkikäteen tehtävällä mainonnalla ei voida pelastaa mitään todellisuudessa puutteellisesti palvelevaa. Hyväkään palvelutaso ei toisaalta riitä, vaan uusia asiakkaita voitetaan ja nykyisten asiakasuskollisuutta pystytään lisäämään vain jos markkinoidaan riittävästi. On luotava halu käyttää joukkoliikennettä ja tehtävä siitä houkutteleva, kampanjoitava tarpeen mukaan voimakkaasti ja oltava jatkuvasti esillä.

Linjastojen ja aikataulujen selkeys houkuttelee asiakkaita ja helpottaa markkinointia. Yhtenäinen ilme antaa joukkoliikenteelle oman identiteetin ja lisää sen tunnettuutta myös ei-käyttäjien keskuudessa. Selkeä järjestelmä tarkoittaa myös suunniteltuja ja vaihtomaisia vaihtoja linjojen ja kulkumuotojen välillä. Integroidut informaatiojärjestelmät ja lipputuotteet ovat parhaiten toteutuneet järjestelmissä, joissa ainakin informaation ja markkinoimisen hoitaa yksi keskitetty taho.

Markkinointitoimenpiteiden vaikuttavuus vaihtelee voimakkaasti. Markkinointi on pitkäjänteistä toimintaa, kampanjoiden tulokset tiedetään 1–3 vuoden kuluttua käynnistyksestä. Toimenpidekokonaisuudet ovat joissain tapauksissa laajoja sisältäen kaluston uusimisen, linjasto- ja vuorotarjontamuutokset sekä tehokkaan viestinnän ja mainostamisen. Järjestelmien kokonaismuutoksilla on lisätty matkustajamääriä parhaimmissa tapauksissa 30–40 prosenttia, uusissa kaupunkibussijärjestelmissä jopa nelinkertaistettu. Linjakohtaisen brändäyksen tulos voi olla parhaimmillaan 10–30 prosenttia. Entuudestaan heikosti kannattavien tai heikosti tunnettujen linjojen brändäys voi lisätä niiden kysyntää jopa 70 prosenttia. Brändäys voi yhdessä alueellisesti kohdennetun kampanjan kanssa kasvattaa matkustajamääriä 45 prosenttia.

Aiheeseen liittyviä JOTU-tutkimuksia

Brändin kehittämistyökalu kaupunkiseutujen joukkoliikenteelle

Joukkoliikenteen markkinointitoimenpiteiden vertailu eräissä keskisuurissa kaupungeissa Suomessa, Saksassa ja Ruotsissa

10 Kilpailevista liikennemuodoista yhteistyökumppaneita

Kaupunkimaiseen elämänmuotoon ja tulevaisuuden kansalaistaitoihin kuuluu liikennemuotojen "terve sekakäyttö", mukaan lukien joukkoliikenne vaikka vain osalla matkaa tai tietyissä elämänvaiheissa. Liikkumisympäristön ja kaluston laadun ja turvallisuuden parantaminen, liityntäpysäköinti henkilöautoille ja pyörille, autojen yhteiskäyttö ja joustavat lipputuotteet ovat esimerkkejä keinoista, joilla liikennejärjestelmää voidaan kehittää palvelemaan ihmisten hyvää arkea.

Tavoitteita

Edistetään mahdollisuuksia eri liikennemuotojen sekakäyttöön. Autojen yhteiskäyttöä edistetään ja kehitetään yhteistyötä joukkoliikennejärjestelmän kanssa, keinoina esimerkiksi lipputuotteet ja yhteiskäyttöautojen saavutettavuus joukkoliikenteellä. Joukkoliikennejärjestelmän käytettävyyttä helpotetaan ja palveluja parannetaan myös satunnaisten käyttäjien näkökulma huomioon ottaen.

Keskusten välisen runkoliikenteen liityntää paikalliseen liikenteeseen kehitetään edistämällä saattoliikenteen toimivuutta, liityntäpysäköintiä ja kutsujoukkoliikennettä sekä parantamalla kävely- ja pyöräily-yhteyksiä pysäkeille.

Näkökulmia

Ihmiset voidaan jakaa viiteen ryhmään liikkumisvalintojensa suhteen. **Vannoutuneilla autoilijoilla** henkilöauto on kaikilla matkoilla yleisin kulkutapa, eivätkä he pyöräile tai käytä joukkoliikennettä lainkaan. **Autoilijoilla** henkilöauto ja **joukkoliikenteen kanta-asiakkailla** joukkoliikenne on useimmilla matkoilla yleisin kulkutapa. **Jalan tai pyörällä kulkijat** määritellään vastaavasti, joskin jalankulku ja pyöräily käsitellään yhtenä kulkutapana. Kulkutapojen **sekakäyttäjät** käyttävät kaikkia kulkutapoja.

Tyypillinen vannoutunut autoilija on yli 45-vuotias perheenisä, joka asuu pientaloalueella kaupungin reunalla. Tyypillinen autoilija on yleensä yli 30-vuotias ja perheellinen. Kulkutapojen sekakäyttäjät ovat kaikenikäisiä, he asuvat hyvien joukkoliikenneyhteyksien varrella ja taloudessa on yksi auto. Joukkoliikenteen kanta-asiakas on yksin asuva, autoton nainen tai alle 30-vuotias mies. Jalan tai pyörällä kulkijat asuvat kaupunkien keskustoissa, usein yksin.

Kulkutapojen sekakäyttö on yleistä kaikissa kaupungeissa ja matkaryhmissä. Vaikka yhteen kulkutapaan sitoutuneet ovat lähes aina sitoutuneet henkilöautoon, myös autoa käyttävien enemmistö käyttää useita kulkutapoja. Autoilijoita ja kulkutapojen sekakäyttäjiä on yhteensä yli neljä kertaa enemmän kuin vannoutuneita autoilijoita.

Erityisesti joukkoliikenteen kanta-asiakkaat sekä jalan tai pyörällä kulkijat, mutta myös kulkutapojen sekakäyttäjät ilmoittivat valitsevansa asuinpaikkansa siten, että voivat tulla toimeen ilman autoa. Pääkaupunkiseudulla oli selvästi muita kaupunkeja enemmän joukkoliikenteen kanta-asiakkaita ja selvästi vähemmän jalan tai pyörällä kulkijoita. Vannoutuneiden autoilijoiden osuus näyttäisi olevan suhteellisen vakio, mutta kaupun-

kien sisällä eri alueiden välillä oli huomattavia eroja. Kaupungin rajojen ulkopuolella vannoutuneiden autoilijoiden osuus jopa kolminkertaistuu.

Kaikki liikkujaryhmät kokivat saavansa helposti selville joukkoliikenteen reitit ja aikataulut. Joukkoliikenteen kanta-asiakkailla, kulkutapojen sekakäyttäjillä ja jalan tai pyörällä kulkijoilla oli hyvin myönteinen kuva joukkoliikenteen palvelutasosta.

Autoilijat kokivat usein, etteivät joukkoliikenteen reitit ja aikataulut sovellu heille ja että joukkoliikenteen käyttö on vaivalloista. Jotta joukkoliikenne saisi autoilijoista satunnaisia asiakkaita, tulisi matka-ajan ja vuorovälin ohella kiinnittää entistä enemmän huomiota muihin laatutekijöihin. Nykyistä suurempi osa autoilijoista saattaisi käyttää auton ohella joukkoliikennettä ja kevyttä liikennettä.

Autoistuminen jatkuu, mutta kehitys ei ole väistämätön kaikilla alueilla eikä varsinkaan toimivassa kaupunkirakenteessa. Vaikka autoton elämäntapa edellyttää ennen kaikkea joukkoliikenteen hyvää palvelutasoa ja laatua, tulisi jalankulkua, pyöräilyä ja joukkoliikennettä tarkastella aiempaa enemmän kokonaisuutena. Auto valitaan pitkille matkoille usein siksi, ettei määränpäässä ole riittäviä joukkoliikennepalveluita. Matkaketjuista ja joukkoliikenteen palvelutarjonnasta on huolehdittava myös muualla kuin pääkaupunkiseudulla. Harvaan asutuille alueille tulisi järjestää toimiva kutsuohjattu joukkoliikenne. Kestävien kulkutapojen yhdistelmällä on parhaat mahdollisuudet saavuttaa henkilöauton kanssa kilpailukykyinen liikkumisen palvelutaso ja sitä kautta tukea sekä kokonaan autotonta elämäntapaa että henkilökohtaisen auton käyttöä kestäväällä tavalla.

Aiheeseen liittyviä JOTU-tutkimuksia

Autoilijat joukkoliikenteessä. Asenteiden ja kokemusten merkitys kulkutavan valinnassa

Kulkutapojen rinnakkaiskäyttö ja siirtymäpotentiaali

Kulkutavat elämänkaaren taitekohdissa

Liikkujaryhmien määrittely valtakunnallisesta henkilöliikenneaineistosta

Liikkujaryhmät suomalaisissa kaupungeissa

Liikkujaryhmät Turun aluerakenteessa

Liityntäpysäköinti osana pääkaupunkiseudun liikkumisen ohjausta

Saavutettavuuden mittarit. Alueiden saavutettavuus liikenneyhteyksien tason ja aluekehityksen edellytysten mittarina

11 Toimenpiteet

Toimenpideluetteloon on koottu ajatusten herättämiseksi sekä pidemmän aikavälin toimia että yksittäisiä toimenpiteitä havainnollistamaan niitä mahdollisuuksia, joita eri osapuolilla on joukkoliikenteen kehittämiseksi. Suurin osa toimista edellyttää yhteistyötä useamman toimijan kesken. Samat asiat esiintyvät siten paikoin useamman tahon kohdalla. Toteuttamisen kannalta on tärkeää, että jokin taho ottaa aloittevastuun. Tavoitteisiin voidaan edetä pilottien ja kokeiluhankkeiden kautta.

Kansalaiset

- ottavat selvää joukkoliikennepalveluista ja niiden soveltuvuudesta omiin liikkumistarpeisiin
- ottavat liikkumismahdollisuudet ja niiden pitkän tähtäyksen ympäristövaikutukset huomioon asuinpaikan valinnassa
- selvittävät mahdollisuudet työsuhdematkalippuun sekä matka-ajan hyödyntämiseen osana työaika
- laativat henkilökohtaiset kannattavuuslaskelmat ennakkoluulottomasti huomioiden eri liikkumisvaihtoehtojen oheiskustannukset
- kannustavat palvelujen järjestäjiä kehittämistoimiin käyttämällä aktiivisesti laadukkaita palveluja
- ovat vaativia asiakkaita; esittävät parannusehdotuksia ja ilmoittavat havaituista puutteista ja ongelmista

Joukkoliikenneoperaattorit (Linja-autoliitto, VR, Taksiliitto, yrittäjät)

- ottavat joukkoliikenteen markkinoinnin keskeiseksi osaksi organisaationsa toimintaa korostaen joukkoliikennettä mukavana, helppokäyttöisenä ja ilmastoystävällisenä tuotteena
- keräävät aktiivisesti asiakaspalautetta käyttäjien tarpeiden selvittämiseksi
- etsivät uusia asiakasryhmiä neuvottelemalla suurten työnantajien ja vapaa-ajan toimijoiden kanssa
- kehittävät aktiivisesti tiedotustaan joukkoliikennepalveluista. Tiedotusta ja informaatiota täsmäkohdistetaan: alue-, asema- ja pysäkkikohtaista tiedotusta lisätään radikaalisti tietotekniikkaakin hyödyntäen
- kehittävät matkaketjujen toimintaa sopien liityntäpysäkeistä ja koordinoiden aikataulut yhteensopiviksi
- toteuttavat pysäkkiaikataulut yhteistyössä kuntien ja kaupunkien kanssa
- kehittävät kalustoaan tavoitteena parempi matkustusmukavuus, esteettömyys ja sosiaalinen turvallisuus
- kouluttavat henkilöstöään sosiaalisen turvallisuuden varmistamiseksi sekä liikkumista ja toimimisesteiden matkustajien huomioimiseksi asiakaspalvelussa
- toteuttavat yhteiskäyttöisen lippujärjestelmän seutulippualueiden sisäiseen ja väliin liikkumiseen
- mahdollistavat bussi- ja taksikorttien ristikkäiskäytön

Paikallisliikenneliitto

- kannustaa kaupunkiseutuja ohjelman tulosten jalkauttamiseen mm. kokeiluihin innostamalla
- levittää tietoa kaupunkiseutujen välillä
- tukee kuntia ohjeistamalla eri tapoja ottaa joukkoliikenne huomioon kaikilla suunnittelun tasoilla.

Kaupunkiseudut ja kunnat

- huolehtivat yhdyskuntarakenteen eheyttämisestä ja ottavat joukkoliikenteen keskeisesti huomioon kaupunki- ja seutustrategioissaan
- ottavat joukkoliikenteen keskeisesti huomioon kaavoituksen kaikilla tasoilla
- tekevät maankäyttöön liittyvät päätökset joukkoliikennekaupunkitavoitteista ja laativat joukkoliikennejärjestelmän pitkän tähtäimen kehittämisstrategiat ottaen huomioon myös kuntien eri hallintokuntien henkilökuljetusten vastuut
- selvittävät seudullisia organisointimahdollisuuksia joukkoliikenteen suunnittelun, kehittämisen, markkinoinnin ja hallinnoinnin järjestämiseksi yhteistyössä liikenne- ja viestintäministeriön kanssa
- määrittelevät seudullisesti joukkoliikenteen palvelutasotavoitteet eri alueilla, laativat seudullisen joukkoliikennesuunnitelman ja määrittelevät sen kehittämistoimenpiteet tavoitteiden toteuttamiseksi ottaen huomioon erilaisten asiakasryhmien tarpeet ja toiveet
- perustavat matkapalvelukeskuksia henkilökuljetusten ja kutsuohjattavien joukkoliikennepalvelujen koordinoitua ja kehittämistä varten
- ottavat joukkoliikenteen keskeisesti huomioon tie- ja katusuunnittelun kaikilla tasoilla (tarveselvitykset, yleissuunnitelma, toteuttamissuunnittelu) huolehtien siitä, että joukkoliikenteen nopeus, säännöllisyys ja reitit ovat kilpailukykyisiä suhteessa henkilöautoon

Kuntaliitto

- ohjaa ja innostaa kaupunkiseutuja ja kuntia kehittämään joukkoliikennettä
- levittää tietoa seuduilla ja kunnissa toteutettujen kehittämistoimenpiteiden tuloksista muiden seutujen ja kuntien käyttöön
- osallistuu joukkoliikenteen koulutukseen, ohjeiden laatimiseen ja lainvalmisteluun

Ympäristöhallinto

- ohjeistaa yhteistyössä LVM:n, Kuntaliiton, RHK:n ja Tiehallinnon kanssa prosessit joukkoliikenteen huomioon ottamiseksi maankäytön ja infrastruktuurin suunnittelussa suunnittelun kaikilla tasoilla

Lääninhallitukset

- määrittelevät yhteistyössä kuntien kanssa alueensa tärkeimmät runkoliikenteen reitit
- laativat joukkoliikennejärjestelmän pitkän tähtäimen kehittämisstrategiat ja -ohjelmat rahoitustarpeen määrittelemiseksi

Maakuntaliitot

- huolehtivat yhdyskuntarakenteen eheyttämisestä ja ottavat joukkoliikenteen keskeisesti huomioon strategioissaan
- ottavat joukkoliikenteen keskeisesti huomioon kaavoituksessa

Liikenne- ja viestintäministeriö

- toimii aloitteellisesti ministeriöiden välisen työnjaon selkeyttämiseksi joukkoliikenteen kannalta keskeisissä kysymyksissä
- edistää valtion investointitukien myöntämisperusteiden muokkaamista siten, että joukkoliikenteen myönteiset vaikutukset tulevat huomioon otetuiksi laskelmissa
- levittää tietoa seuduilla ja kunnissa toteutettujen kehittämistoimenpiteiden tuloksista muiden seutujen ja kuntien käyttöön
- suuntaa joukkoliikennepolitiikan painopistettä kaupunkiseuduille ja erityisesti toimillaan aktiivisesti joukkoliikennekaupungeiksi kehittyville. Joukkoliikennekaupungeiksi pyrkiville kaupunkiseuduille räätälöidään malli, mitä joukkoliikennekaupungiksi kehittyminen edellyttää ja miten tavoitteeseen on mahdollista edetä
- auttaa joukkoliikennekaupungeiksi pyrkiviä seutuja laatimaan joukkoliikenteen kehittämishajelman
- määrittelee kriteerit, joilla kaupunkiseudun joukkoliikennejärjestelmän kehittymistä seurataan
- auttaa suuria kaupunkiseutuja laatimaan kehittämishajelman valtion budjettiin otettavan suurten kaupunkiseutujen joukkoliikennetuen tehokkaaksi hyödyntämiseksi
- määrittelee selkeästi periaatteet valtionrahoituksen kohdistamisesta joukkoliikennejärjestelmän kehittämiseen. Edellyttää rahoituksen myöntämiseksi hakijalta selkeää pitkän tähtäimen strategiaa ja ohjelmaa joukkoliikennejärjestelmän kehittämiseksi.
- linjaa, missä laajuudessa valtio varmistaa joukkoliikennerahoituksella peruspalvelujen saavutettavuuden maaseudulla sekä määrittelee tähän tarvittavan liikenteen toteuttamistavat
- käynnistää valtakunnallisesti merkittäviä pilottihankkeita
- kokoaa yhteenvedon keskeisistä joukkoliikenteen vahvuuksista historialliseen trenditietoon ja tulevaisuuden ennusteisiin tukeutuen ”lobbarin käsikirja”
- selvittää keinoja autoilun kustannusten määräytymisperusteiden muuttamiseksi siten, että autonomistajia kannustetaan myös muiden kulkumuotojen käyttöön (ajoneuvovero, vakuutukset, pysäköinti, autoedun verotus)

Tiehallinto

- ottaa joukkoliikenteen keskeisesti huomioon tienpidon kaikilla tasoilla (tarveselvitukset, yleissuunnitelma, toteuttamissuunnittelu) ohjeistamalla prosessin
- valmistelee kaupunkiseutujen kanssa yhteistyössä kehittämistoimenpiteitä joukkoliikenteen toimintaedellytysten parantamiseksi muun muassa etuisuuksin liikenteenohjauksessa ja kaistajärjestelyissä.
- kehittää pysäkkejä ja liityntäpysäköintiä yhteistyössä kuntien kanssa

Ratahallintokeskus

- määrittelee yhteistyössä kuntien ja operaattorien kanssa asemien ja asemanseutujen kehittämisen palvelutasotavoitteet.
- edistää asemajärjestelyjen toimivuutta ja turvallisuutta
- edistää seudullista ja maakunnallista liikennejärjestelmää raideliikenteeseen tukeutuen

12 Toteuttaminen ja seuranta

Esitetyissä toimenpiteissä painotetaan strategioiden laatimista, palvelutason määrittelyä ja joukkoliikenteen huomioon ottamista muussa suunnittelussa. Jotta työ ei jää strategiatasolle, tarvitaan linjauksia toteuttavia käytännön toimenpiteitä. Uusia strategioita ja toimintalinjoja voidaan testata erilaisilla kokeiluilla tai piloteilla.

Tutkimustulosten soveltaminen käytäntöön edellyttää niiden analysointia seudun näkökulmasta. Erityisen tärkeää on saada tietoa päätöksentekijöille. Kaupunkiseuduilla seudulliset joukkoliikenneryhmät ovat yksi keskeinen toimija tulosten jalkauttamisessa.

Joukkoliikennejärjestelmän kehittäminen on jatkuva prosessi, joka edellyttää osapuolilta pitkäaikaista sitoutumista. Tässä esitetyn seurannan keskeisenä tavoitteena on innostaa seutuja kehittämään joukkoliikennettä pitkäjänteisesti. Seurantaryhmän tulee myös levittää saatuja kokemuksia laajemmalle esimerkiksi verkkosivujen tai seminaarien avulla.

Joukkoliikenteen tutkimusohjelman (JOTU) tulokset antavat erittäin paljon lisätietoa joukkoliikennejärjestelmän kehittämistyölle. Tutkimusohjelman tulosten jalkauttamiseksi ja jalkauttamisen ohjaamiseksi sekä tiedon levittämiseksi toteutetuista ratkaisuksista johtoryhmä esittää tiivistä liikenne- ja viestintäministeriön toimesta tapahtuvaa koordinointi- ja seurantatoimintaa. Tämä esitetään tehtäväksi joukkoliikennefoorumin ohjauksessa. Seurannan tehtäviä ovat esimerkiksi:

- JOTU-tutkimusohjelman loppuraportissa esitettyjen toimenpiteiden toteutumisen edistäminen esim. pilottihankkeiden kautta
- koordinoida tarpeen mukaan eri puolella Suomea JOTUn tulosten pohjalta tehtävää joukkoliikenteen kehittämistyötä
- toteutettujen toimenpiteiden kokemusten levittäminen koko maahan
- toteutettujen toimenpiteiden vaikutusten arvioinnin ohjaaminen ja tulosten levittäminen
- tulevien toimenpiteiden ennakointi ja toimenpideohjelman muuttaminen olosuhteiden mukaan

LIITE 1. JOTU-tutkimusohjelman prosessikuvaus

Annettu tehtävä ja työn organisointi

JOTU-tutkimusohjelman tavoitteeksi asetettiin

- analysoida joukkoliikenteen yhteiskunnallisia, ympäristöllisiä, taloudellisia ja sosiaalisia vaikutuksia sekä kehittää menetelmiä, tapoja ja työkaluja näiden vaikutusten arvioimiseen,
- selvittää liikennemuodon ja liikkumistavan valintaan vaikuttavia syitä tavalla, joka mahdollistaa liikennepoliittisten toimien nykyistä paremman kohdentamisen ja tehokkaamman joukkoliikenteen markkinoinnin ja
- kasvattaa joukkoliikenteen suunnittelun ammattilaisten, tutkijoiden ja päättäjien joukkoliikenteeseen liittyvää osaamista sekä alan opetuksen määrää ja laatua Suomessa.

JOTU-ohjelmalla tavoiteltiin lisäksi käytännön työn ja tieteellisen tutkimuksen kuilun kaventamista joukkoliikennejärjestelmän kehittämisen ja tutkimuksen aloilla.

Ohjelman rahoittamat tutkimukset voidaan jakaa kahteen painopistealueeseen kuuluvaksi.

- joukkoliikenteen arvioinnin kehittäminen
- liikennemuodon ja liikkumistavan tutkimus

Ohjelman painopistealueet ovat muodostuneet liikenne- ja viestintäministeriön joukkoliikennestrategian (Joukkoliikenne – houkutteleva valinta) arvioinnin (Arviointi Suomen joukkoliikennejärjestelmästä ja ministeriön joukkoliikennestrategiasta) huomioista ja suosituksista.

Joukkoliikenteen arvioinnin kehittäminen

JOTU-ohjelman tutkimuksissa on analysoitu joukkoliikenteen yhteiskunnallisia, taloudellisia ja sosiaalisia vaikutuksia sekä kehitetty menetelmiä näiden järjestelmälliseen arvioimiseen. Työssä kehitettiin myös tehokkaita ja kattavia työkaluja hyötökustannusanalyysiin.

Liikennemuodon ja liikkumistavan tutkimus

Tutkimusohjelman toisena painopistealueena on selvittää liikennemuodon ja liikkumistavan valintaan vaikuttavat syyt, jonka pohjalta kyetään nykyistä paremmin kohdentamaan liikennepoliittisia toimia sekä parantamaan ja tehostamaan joukkoliikenteen markkinointia.

Tutkimusohjelmassa tavoiteltu toimintatapa on tutkimusyksikköjen, konsulttien, viranomaisten, päättäjien ja muiden alan toimijoiden verkostoituminen. Ohjelman toimintatavoilla tuetaan uusien tutkimusyhteistyömuotojen ja -tapojen syntymistä.

Tutkimustoiminta

Ohjelman ensimmäinen hankehaku oli kesä-syyskuussa 2004. Hakuun saatiin 53 hankeehdotusta, joiden tarjousten yhteissumma oli 4,2 miljoonaa euroa. Esitetyistä hankkeista käynnistettiin kymmenen. Niistä kolmeen liittyi opinnäytetöitä. Liikenne- ja viestintäministeriön lisäksi osarahoittajina hankkeissa olivat Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV, VR Osakeyhtiö, HKL, Ratahallintokeskus, sisäasiainministeriön poliisiosasto, Paikallisliikenneliitto ry sekä Vantaan, Espoon ja Helsingin kaupungit. Lisäksi useat liikennetoimijat osallistuivat töiden ohjaukseen ja antoivat aineistoja tutkimusten käyttöön. Valtaosa ehdotuksista liittyi liikennemuodon ja liikkumistavan tutkimukseen.

- *Joukkoliikenteen houkuttelevuuden ja käytön lisääminen liikkujasegmentoinnin avulla kaupunkiseuduilla*
- *Joukkoliikenteen kokonaislaatuun vaikuttavat tekijät painopistealueena paikallisliikenne*
- *Joukkoliikenteen palvelutasotekijöiden arvottaminen*
- *Joukkoliikennematkan eri osien painoarvo eri käyttäjäryhmille*
- *Autoilijat joukkoliikenteessä. Asenteiden ja kokemusten merkitys kulkutavan valinnassa*
- *Kulutuspojen rinnakkaiskäyttö ja siirtymäpotentiaali*
- *Kotikuja. Liikkumisen valinnat tiiviillä pientaloalueella*
- *Nousuja joukkoliikenteeseen – myös maaseudulla?*
- *Saavutettavuuden mittarit. Alueiden saavutettavuus liikenneyhteyksien tason ja aluekehityksen edellytysten mittarina*
- *Turvallisuuden merkitys pääkaupunkiseudun joukkoliikenteessä*

Toinen hankehaku oli marraskuussa 2005. Ehdotuksia toivottiin hankkeista, joissa tutkittaisiin ja kehitettäisiin

- 1) suurten ja keskisuurten suomalaisten kaupunkiseutujen / kaupunkien työssäkäyntialueiden joukkoliikenteen kilpailukykytekijöitä,
- 2) joukkoliikenteen käyttäjäryhmiä ja niiden erityistarpeita tai
- 3) joukkoliikenteen markkinointia ja brändäystä.

Lisäksi oli mahdollista esittää muita JOTU-ohjelman tavoitteita edistäviä tutkimusaiheita. Tarjouksia jätettiin 59 hankkeesta, joista käynnistettiin yksitoista:

- *Asiakastytyväisyystutkimusten kehittäminen*
- *Brändin kehittämistyökalu kaupunkiseutujen joukkoliikenteelle*
- *Joukkoliikenteen kehittämisen esteet – institutionaalinen tarkastelu*
- *Joukkoliikenteen nopeuttaminen keskeisenä kilpailukykytekijänä*
- *Kuluttavat elämäntapa-alueen taitekohdissa*
- *Tulevaisuuden haasteita lasten ja nuorten liikkumistarpeissa*
- *Liikkujaryhmät suomalaisissa kaupungeissa*
- *Joukkoliikenteen markkinointitoimenpiteiden vertailu eräissä keskisuurissa kaupungeissa Suomessa, Saksassa ja Ruotsissa*
- *Sosiaalinen turvallisuus suurten ja keskisuurten kaupunkien joukkoliikenteessä*
- *Tulevaisuuden keskiuuri joukkoliikennekaupunki*

- *Uusien tariffijärjestelmien vaikutukset lipputuloihin ja matkustajamääriin*

Vuodelle 2007 ei järjestetty hankehakua. Ohjelmassa käynnistettiin kaksi jatkohanketta toisen hankehaun tutkimukselle *Liikkujaryhmät suomalaisissa kaupungeissa*:

- *Liikkujaryhmät valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimusaineistossa*
- *Liikkujaryhmät Turun seudun aluerakenteessa*

Ensimmäisen hankehaun tutkimusta *Joukkoliikenteen palvelutason arvottaminen* jatkettiin laatimalla opasjulkaisu *Joukkoliikenteen vaikutusten arviointi. Yleisohje*. Jatkotyö sisältyi optiona jo ensimmäisen vaiheen tutkimukseen. Lisäksi käynnistettiin tutkimukset *Liityntäpysäköinti osana pääkaupunkiseudun liikkumisen ohjausta* sekä *Joukkoliikenteen kausilipputarjonnan kehittämismahdollisuudet kaupunkiseuduilla*. Ohjelma osallistui Jyväskylän yliopistossa laaditun pro gradu -työn *Tarpeellinen autoilu? Yksityisautoilu Etelä-Espoossa, Länsimetron vaikutusalueella* ohjaukseen.

Tutkimustulosten kokoamiseksi ja kirkastamiseksi koottiin yhteen Astar- ja JOTU-ohjelmien keskeiset tulokset raporttiin *Asiakasko valitsee? JOTU- ja Astar-tutkimusohjelmien tuloksia* sekä laadittiin artikkelijulkaisu *Joukkoliikenteen tulevaisuus*, joka julkaistiin englanninkielisenä (*Future of Public Transport*) CD-ROM-julkaisuna.

Hankkeet on kuvattu tiivistetysti tämän raportin liitesivuilla.

Tiedottaminen

Ohjelman tiedottamisessa on käytetty pääasiassa neljää eri kanavaa: verkkosivuja, sähköpostitiedottamista sekä tapahtumia ja seminaareja. Valmistuneista hankkeista on tiedotettu liikenne- ja viestintäministeriön tiedotteilla ja näistä on uutisoitu eri viestimissä. Joukkoliikenteen sosiaalisen turvallisuuden aihepiiri on noussut julkisessa keskustelussa vahvasti esille.

Ensimmäisen vuoden tiedottamisen painopisteenä oli informoida alan toimijoita ohjelman alkamisesta sekä hankehausta. Jatkossa panopiste siirtyi ensimmäisistä tutkimustuloksista tiedottamiseen sekä tilaisuuksista ja tapahtumista raportointiin. Viimeisen vuoden painopisteenä on ollut tulosten selkeyttäminen ja niistä tiedottaminen sekä korostusti viestittäminen jatkotoimista ja joukkoliikenteen yleisestä merkityksestä liikennepoliittisissa linjauksissa. Tähän on vaikuttanut yleinen herääminen ilmastomuutoksen riskeihin, mikä on korostanut joukkoliikenteelle asetettavaa haastetta tarjota ympäristöystävällinen vaihtoehto ihmisten liikkumistarpeisiin.

Ohjelman yhtenäisen graafisen ilmeen laati Studio Ilpo Okkonen Oy. ”JOTU-oranssi” on tullut tutuksi asiakirja- ja kalvopohjissa sekä ennen kaikkea JOTU-verkkosivuilla www.jotu.fi, jonne on koottu kaikki tutkimusohjelman keskeinen informaatio. Tutkimusohjelman raportit on pääosin julkaistu liikenne- ja viestintäministeriön julkaisusarjassa, minkä vuoksi tutkimusohjelmassa ei ole laadittu tutkimusraporteille omaa graafista ohjetta.

JOTU-ohjelma julkaisi viisi uutiskirjettä. Ensimmäinen uutiskirje ilmestyi joulukuussa 2004 ja siinä johtoryhmän puheenjohtaja Jorma Mäntynen esitteli tutkimusohjelman tavoitteet. Lisäksi uutiskirjeessä kerrottiin ensimmäisen hankehaun tulokset ja esiteltiin

johtoryhmä. Kesällä 2005 ilmestyneessä toisessa uutiskirjeessä kerrottiin huhtikuussa järjestetystä ensimmäisestä JOTU-seminaarista. Helmikuussa 2006 uutiskirje raportoi toisen hankehaun tuloksista. Uutiskirje esitteli tiivistetyt tulokset myös ensimmäisestä viidestä valmistuneesta tutkimuksesta. Neljäs uutiskirje kertoi kesällä 2006 toukokuussa järjestetystä toisesta JOTU-vuosiseminaarista. Viides uutiskirje ilmestyi joulun 2006 alla ja siinä muistutettiin mahdollisuudesta hakea tutkimusrahoitusta vielä muutamiin yksilöityihin tutkimustarpeisiin.

Seminaarit ja konferenssit

Huhtikuussa 2005 järjestettiin JOTU-vuosiseminaari, jossa pääpuhujana oli toimitusjohtaja Sepp Zehetner Linzin kaupungista Itävallasta.

JOTU-ohjelmaa esiteltiin vuoden 2005 UITP-konferenssissa Roomassa osana liikenne- ja viestintäministeriön esittelymateriaalia.

Syyskuussa 2005 pidettiin paikallisliikennepäivät, joiden ohjelmaan sisältyi esitys joukkoliikenteen kokonaislaadun arvottamisesta.

Katariina Myllärniemi esitteli JOTU-tutkimuksia lokakuussa 2005 Linja-autoliiton neuvottelupäivillä.

Liikenne 2005 -päivillä lokakuussa 2005 esiteltiin neljää tutkimushanketta:

- Kotikuja. Liikkumisen valinnat tiiviillä pientaloalueella (Jouko Kunnas)
- Turvallisuuden merkitys pääkaupunkiseudun joukkoliikenteessä (Marko Forsblom)
- Joukkoliikenteen eri osavaiheiden painoarvot eri käyttäjäryhmillä (Juha-Pekka Häyrynen)
- Nahkaverhoilluista Bemarista HKL:n kyytiin. Autoilijoiden kokemukset ilmaisesta joukkoliikennekokeilusta (Tomi Laine)

Marraskuussa 2005 järjestettiin Henkilöliikenteen kunta- ja seutulogistiikan neuvottelupäivät, joilla esiteltiin *Nousuja joukkoliikenteeseen – myös maaseudulla* -tutkimusta.

Joulukuussa 2005 järjestettiin Säätytalolla seminaari joukkoliikenteen sosiaalisesta turvallisuudesta. Turvallisuustyötä jatkettiin vuonna 2006, kun YTV, VR ja HKL laativat poliisin kanssa turvallisuusstrategian pääkaupunkiseudun joukkoliikenteeseen.

Toukokuussa 2006 järjestettiin toinen JOTU-vuosiseminaari, jossa apulaiskaupunginjohtaja Gunnar Söderholm kertoi Tukholman ruuhkamaksukokeilusta ja sen tuloksista

Jouko Kunnas esitteli Kotikuja-hanketta Kaupunkitutkimuksen päivillä toukokuussa 2006.

Kesäkuussa 2006 pidettiin Turussa pohjoismaiset paikallisliikennepäivät. Ville Lehmuskoski alusti joukkoliikenteen koetusta kokonaislaadusta.

Kulikutapojen rinnakkaiskäytöstä ja siirtymäpotentiaalista kertoivat Ville Voltti ja Nina Karasmaa Urban Transport 2006 -konferenssissa Prahassa heinäkuussa 2006. Esitelmän otsikko oli *Personal repertoire of travel modes and mode change potential*.

Syksyllä 2006 järjestetyillä Väylät ja liikenne -päivillä oli kuusi esitystä JOTU-tutkimuksista:

- Markkinoinnilla matkustajia? (Minna Soininen)
- Tulevaisuuden joukkoliikennekaupunki (Marja Rosenberg, Henriika Weiste)
- Viisi liikkumisen myyttiä – totta vai tarua? (Kati Kiiskilä)
- Joukkoliikenteen nopeuttaminen – keinot ja vaikutukset (Ville Lehmuskoski, Simo Airaksinen)
- Joukkoliikenteen käytön edistäminen työmatkoilla (Essi Sinisalo)
- Vannoutuneet autoilijat, kulkutapojen sekakäyttö ja muut liikkujaryhmät suomalaisissa kaupungeissa (Ville Voltti, Nina Karasmaa)

Syksyllä 2006 pidetyillä Liikkumisen ohjauksen koulutuspäivillä esiteltiin useita JOTU-tutkimusaiheita. Koulutuspäivät olivat osa TREATISE-projektia, joka kehitti, tuotti ja toteutti koulutusta liikenteen energiankäytöstä alueellisille ja paikallisille toimijoille.

Tammikuussa 2007 Marko Forsblom esitteli joukkoliikenteen sosiaalista turvallisuutta käsittelevien tutkimusten tuloksia linja-autoliiton kaupunkiliikenteen neuvottelupäivillä Seinäjoella.

Huhtikuussa 2007 JOTU-vuosiseminaari järjestettiin kristallointi-teemalla tavoitteena kitkeyttää tutkimustuloksista yleisiä linjauksia.

Toukokuussa 2007 Helsingissä järjestetyssä UITP-maailmankongressissa JOTU-ohjelma esittäytyi osana isäntien eli YTV:n ja HKL:n osastoa. Vieraille jaettiin JOTU-tutkimuksista toimitettua *Future of Public Transport* CD-ROM-julkaisua. Se osoittautui suosituksi, ja varatut 200 kappaletta jaettiin loppuun. Julkaisua on jaettu sen jälkeen useita kymmeniä Pohjoismaiselle tutkijafoorumille, ECTRI:n Urban Mobility -ryhmälle, Thredbo10-konferenssissa Australiassa sekä TRANSED 2007 -konferenssissa Kanadassa. Julkaisu on toimitettu myös Kansalliskirjaston vapaakappalettoimistoon.

Kati Kiiskilä ja Ville Voltti esittelivät JOTU-tutkimuksia ECOMM 2007 -konferenssissa Ruotsissa Lundissa toukokuussa 2007 otsikolla *Personal repertoire of travel modes, heavy car users and other mover groups in Finnish cities*.

Elokuussa 2007 Henriika Weiste ja Marja Rosenberg esittelivät tulevaisuuden keskisuurta joukkoliikennekaupunkia Australiassa Thredbo10-konferenssissa (10th International Conference on Competition and Ownership in Land Passenger Transport) otsikolla *Medium-sized Finnish public-transport-city in the future*.

Vuoden 2007 Paikallisliikennepäivillä Porissa oli kolme JOTU-aiheista esitelmää:

- Tulevaisuuden keskisuuri joukkoliikennekaupunki (Henriika Weiste)
- Mitä matkustaja haluaa ja mitä hän saa? (Teemu Sihvola)
- Joukkoliikenteen turvallisuusstrategian keinot ja tulokset (Marko Forsblom)

Lokakuussa 2007 JOTU-tutkimuksia esiteltiin Efeko Oy:n liikennepäivillä:

- Joukkoliikenteen edistämisen yhteiskuntataloudellinen arviointi (Heikki Metsäranta)
- Tulevaisuuden keskisuuri joukkoliikennekaupunki (Marja Rosenberg, Henriika Weiste)
- Joukkoliikenteen kausilipputarjonnan kehittämismahdollisuudet kaupunkiseudulla (Terhi Svenns)

Lisäksi Jorma Mäntynen viittasi puheessaan Kaupunkiliikenteen haasteet 2000-luvulla lukuisiin JOTU-ohjelman tuloksiin.

Etelä-Suomen lääninhallituksen liikennepäivillä Kouvolassa marraskuussa 2007 Katriina Myllärniemi esitteli tutkimustuloksia lasten ja nuorten liikkumistarpeista ja Hanna Kalenoja esitelmöi kulkutavan valintaperusteista.

Seminaaritapahtumien ja konferenssiesitysten lisäksi JOTU-ohjelman tutkimustuloksia on hyödynnetty sekä Tampereen teknillisen yliopiston että Teknillisen korkeakoulun liikennealan opetuksessa. Aiheisiin liittyviä opinnäytetöitä on myös käynnistetty.

LIITE 2. Tutkimushankkeiden tiivistelmät

Asiakasko valitsee? JOTU- ja Astar-tutkimusohjelmien tuloksia (LVM 44/2007)	
Ville Voltti ja Annamari Ruonakoski, Linea Konsultit Oy	
Tavoitteet	Tavoitteena oli löytää tutkimuskokonaisuuksista yhteisiä, molempia tilaajatahoja kiinnostavia tuloksia, ohjelmien yhtymäkohtia, kiinnostavia kysymyksiä, kehitysmahdollisuuksia sekä vielä lisäselvityksiä kaipaavia osa-alueita, joiden avulla ohjelmissa saavutetut tulokset saataisiin parhaiten siirrettyä osaksi liikenteen kehittämisen suunnittelua ja käytäntöjä.
Tulokset	<p>Liikkumisen tutkimuksessa kiinnostus on siirtynyt suurten massojen keskiarvojen tutkimisesta pienempien ryhmien tarpeiden, toiveiden ja kulkutavan valintaperusteiden selvittämiseen. Laadullisia menetelmiä sekä psykologian, sosiologian ja markkinoinnin teorioita sovelletaan aiempaa enemmän ja monipuolisemmin. Liikkumisen kehittäminen ei ole enää pelkästään kovan infrastruktuurin tarjoamista, vaan pyrkimys on kohti palvelukokonaisuuksien luomista. Tällöin otetaan huomioon myös elämykset sekä mukavuuden ja turvallisuuden kokemukset. Valintojen perusteita haetaan infrastruktuurin yksityiskohdista, informaation saatavuudesta, imagosta ja liikkumisen sosiaalisesta merkityksestä yhtä lailla kuin etäisyyksistä, matka-ajoista tai vuoroväleistä.</p> <p>Tutkimusmenetelmistä ovat molemmissa tutkimusohjelmissa korostuneet liikkujien ryhmittely ja alueiden luokittelu. Ryhmien analysoinnissa on käytetty runsaasti laadullisia tutkimusmenetelmiä kvantitatiivisten menetelmien rinnalla. Suunnittelussa käytettyjä mittareita on pohdittu terveen kriittisesti, mikä luo pohjaa entistä tarkoituksenmukaisempien ja ihmisten arkkokokemusta paremmin vastaavien kriteerien löytämiselle suunnitteluun. Tärkeää olisi nyt hyödyntää tulokset käytännön työssä. Ihmisten kulkutapavalintoihin on mahdollista vaikuttaa, mutta se edellyttää pitkäjänteistä yhteistyötä sektori- ja kuntarajojen yli, maankäytön ja liikkumisen suunnittelua yhdessä, joukkoliikenteen laadun parantamista sekä toimintaympäristössä ilmenevien muutostrendien valikoivaa hyödyntämistä siten, että joukkoliikenteen, jalankulun ja pyöräilyn edellytyksiä tuetaan.</p>

Autoilijat joukkoliikenteessä – asenteiden ja kokemusten merkitys kulkutavan valinnassa (LVM 86/2005)	
Tomi Laine ja Juha Heltimo, Strafica Oy, Mette Granberg, Ramboll Finland Oy, Johanna Taskinen, Motiva Oy	
Tavoitteet	Tutkimuksen tarkoituksena oli tuottaa puuttuvaa tietoa pääkaupunkiseudulla asuvien autoilijoiden liikkumistottumuksista ja -preferensseistä sekä heidän asenteistaan ja kokemuksistaan joukkoliikenteen suhteen.
Tulokset	<p>Joukkoliikenteen tarjontaan liittyvistä ominaisuuksista autoilijat kokivat puutteellisiksi erityisesti luotettavuuden ja nopeuden, käytön helppouden sekä henkilökunnan palvelun ja ympäristön siisteyden. Autolla on merkitystä omien, subjektiivisten tarpeiden tyydyttämisessä.</p> <p>Kokeiluun osallistuttuaan autoilijat eivät nähneet auton omistamista aivan yhtä välttämättömänä. Erityisesti paljon autoilevat kokivat joukkoliikenteen helpommaksi ja täsmällisemmäksi kokeilun jälkeen kuin ennen sitä. Liikkumistottumukset eivät kuitenkaan ole helposti murrettavissa, koska ilmaisen kokeilun aikana vain alle 40 prosenttia arkipäivän matkoista tehtiin joukkoliikenteellä. Kuitenkin viidennes osallistujista uskoo käyttävänsä jatkossa joukkoliikennettä aiempaa enemmän. Eniten autoilun vähentämistä ovat harkinneet autoilijat, jotka jo käyttävät joukkoliikennettä viikoittain. Tämän ryhmän houkuttelu kanta-asiakkaaksi esimerkiksi erilaisin eduin voikin olla kaikkein helpointa.</p>

Brändin kehittämistyökalu kaupunkiseutujen joukkoliikenteelle	
Mari Siikonen, WSP Finland Oy	
Tavoitteet	Tämän tutkimuksen päätavoitteena oli tuottaa joukkoliikenteelle sopiva käyttäjälähtöisen palvelubrändin kehitystyökalu.
Tulokset	Tutkimushankkeen tuloksena on kuvaus käyttäjä tutkimuksen laadullisia menetelmiä soveltavasta prosessista, jolla kaupunkiseudun joukkoliikennetoimijat voivat kehittää omaa brändiään. Esimerkkitoimijoiden (HKL, YTV ja Hyvinkään kaupunki) avulla käyttäjätiedon hankkimista ja hyväksi käyttämistä on konkretisoitu lukijalle. Keskeinen osa tuloksia on brändi-käsitteen merkityksen, sen rakentamisen ja muokkaamisen selventäminen joukkoliikennenympäristön kontekstissa. Hankkeessa korostetaan palvelumuotoilun näkökulmaa ja käsitellään joukkoliikennettä julkisena palveluna. Asiakslähtöisyydelle sen organisoinnissa annetulla painoarvolla on kiistaton yhteys palvelun houkuttelevuuteen.

Future of Public Transport / Joukkoliikenteen tulevaisuus	
Minna Soininen, Jouko Kunnas, Liidea Oy (toim.)	
Tavoitteet	Hankkeen tavoitteena oli koota keskeisiä JOTU-tutkimustuloksia artikkelijulkaisuksi sekä kotimaiseen että ulkomaiseen levitykseen.
Tulokset	JOTU-tutkimushankkeista määriteltiin kymmenen teemaa, joista kutsuttiin tutkimusohjelman tutkijoita kirjoittamaan asiantuntija-artikkeli. Artikkelit toimitettiin kahdeksi julkaisuksi. Ulkomaiselle yleisölle artikkelikokoelma julkaistiin CD-ROM-muodossa. Julkaisua jaettiin UITP-konferenssin yhteydessä Helsingissä toukokuussa 2007. Suomenkielinen artikkelikokoelma julkaistiin painetussa muodossa ja julkistettiin JOTU-tulosseminaarin yhteydessä.

Joukkoliikennematkan eri osien painoarvoja (LVM 32/2006)	
Hanna Kalenoja, Sinikka Hintikka, Juha-Pekka Häyrynen ja Kaisuliina Vihanti, Tampereen teknillinen yliopisto	
Tavoitteet	Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää joukkoliikennematkan eri osien painoarvo bussimatkustajien ja autonhaltijoiden keskuudessa erikokoisilla keskusuurilla kaupunkiseuduilla.
Tulokset	<p>Tulosten mukaan joukkoliikennematkustajien kävelyajan painoarvo oli tutkimuskaupungeissa (Tampere ja Pori) 1,6–1,7-kertainen ajoaikaan verrattuna. Joukkoliikennematkustajan kävelyajan arvo oli hieman suurempi kuin pääkaupunkiseudulla tehdyissä tutkimuksissa. Auton haltijoiden kävelyajan painoarvo 1,2–1,3 eli huomattavasti pienempi kuin joukkoliikennematkustajilla. Haastatelluista auton haltijoista Tampereella noin 25 prosenttia ja Porissa viisi prosenttia käytti joukkoliikennettä säännöllisesti.</p> <p>Odotus- ja odotteluajan painoarvo oli Tampereella suurempi kuin Porissa. Odotusajan suhteen kriittisimpiä olivat alle 29-vuotiaat vastaajat. Läkkäillä matkustajilla odotus- ja odotteluajan painoarvo oli pienin.</p> <p>Kyselytutkimusten tulosten mukaan joukkoliikennepalveluilla on päivittäisen liikkumisen kannalta huomattava merkitys. Noin 80 prosenttia auton haltijoista Tampereella ja noin 75 prosenttia Porissa arvioi, että joukkoliikenneyhteys kodin ja kaupungin keskustan välillä on erittäin tärkeä tai melko tärkeä.</p>

Joukkoliikenteen asiakastytyväisyystutkimusten kehittäminen (YTV 15/2007)	
Jari Kurri, TKK Liikennelaboratorio	
Tavoitteet	Tutkimuksessa analysoitiin pääkaupunkiseudun bussiliikenteen asiakastytyväisyystutkimusten toteutustapoja ja vuosina 2001–2006 kerättyjä tutkimusaineistoja. Tavoitteena oli tutkia, miten tutkimusten laatua voitaisiin parantaa tutkimustulosten validiteetin kannalta. Mielenpidettävyydelle on monesti tyypillistä, että vastaajat saattavat ymmärtää kysymykset laajemmin tai suppeammin kuin kysymysten laatija on ajatellut. Kilpailutetussa bussiliikenteessä matkustajien tyytyväisyyteen vaikuttavat monet sellaisetkin tekijät, joihin liikennöitsijä ei voi vaikuttaa. Esimerkiksi se, kuinka täyttää on, vaikuttaa merkittävästi matkustajien toteutuneesta palvelutasosta antamiin arvosanoihin.
Tulokset	<p>Tutkimuksen data-analyysiosassa pyrittiin tunnistamaan eri tekijöiden vaikutukset matkustajien antamiin arvosanoihin ja eliminoimaan asiakastytyväisyystutkimusten tavoitteiden kannalta ulkoisten tekijöiden vaikutukset.</p> <p>Arvosanojen vaihtelua selitettiin lineaarisilla regressiomalleilla. Mallinnuksen perusteella ei ollut kuitenkaan mahdollista kehittää riittävän hyvää menetelmää arvosanojen korjaamiseksi ulkoisten tekijöiden vaikutuksen osalta, sillä mallien selittävät muuttujat pystyivät selittämään vain hyvin pienen osan arvosanojen vaihtelusta.</p> <p>Asiakastytyväisyystutkimuksiin vastaa vuosittain yli 25 000 pääkaupunkiseudun bussimatkustajaa. Tutkimuksia olisi melko pienin muutoksin mahdollista hyödyntää muihinkin tarkoituksiin kuin matkustajien tyytyväisyyden seuraamiseen.</p> <p>Huomiota tulisi joka tapauksessa kiinnittää siihen, miten edustavan otoksen vastaajat muodostavat kaikista joukkoliikennematkustajista. Lisäksi asiakastytyväisyystutkimusten kehittämisessä pitäisi pyrkiä siihen, että matkustajien antamien arvosanojen taustalla olevat tyytyväisyyden ja tyytymättömyyden syyt saataisiin nykyistä paremmin selville.</p>

Joukkoliikenteen houkuttelevuuden ja käytön lisääminen liikkujasegmentoinnin avulla kaupunkiseuduilla	
Virpi Pastinen, WSP Finland Oy	
Tavoitteet	Tutkimuksessa arvioitiin joukkoliikennepalveluun, hinnoitteluun ja markkinointiin liittyvien keinojen vaikuttavuutta ja kustannustehokkuutta liikkujaryhmittäin kaupunkiseuduilla. Tarkastellut liikkujaryhmät olivat: 1. aktiivit henkilöauton ja joukkoliikenteen yhteiskäyttäjät (12 % kaupunkiseuduilla asuvista), 2. aktiivit joukkoliikenteen käyttäjät (9 %), 3. joukkoliikennettä satunnaisesti käyttävät autoilijat (44 %), 4. aktiivit autoilijat (19 %) sekä 5. vähän moottoriajoneuvoilla liikkuvat (16 %).
Tulokset	Suurimman osan kaupunkiseutujen joukkoliikennematkoista tekevät aktiivit henkilöauton ja joukkoliikenteen yhteiskäyttäjät ja aktiivit joukkoliikenteen käyttäjät. Muiden joukkoliikenteen käyttö on satunnaista ja painottuu kaupunkiseutujen väliseen liikenteeseen. Eri liikkujaryhmiin vaikutetaan kustannustehokkaasti osittain erilaisin keinoin. Samoin joukkoliikenteen käyttöä eniten edistävät keinot eivät aina ole kaikkein kustannustehokkaimpia. Kustannustehokkaimpia keinoja edistää joukkoliikenteen houkuttelevuutta ovat kuljettajapalvelujen ja matkustajainformaation kehittäminen, satsaukset joukkoliikennenympäristön siisteyteen, kunnossapitoon ja vaunujen ergonomiaan. Keskeistä uusien käyttäjien houkuttelussa oli liityntäpysäköintimahdollisuuksien ja esteettömyyden edistäminen, lipputuotteiden kehittäminen paremmin satunnaiskäyttäjää palveleviksi sekä kutsujoukkoliikenteen palvelujen laajentaminen.

Joukkoliikenteen kausilipputarjonnan kehittämismahdollisuudet kaupunkiseuduilla	
Harri Kallberg, Hanna Kalenoja, Essi Sinisalo, Terhi Svenns, Tampereen teknillinen yliopisto	
Tavoitteet	Tutkimuksen tavoitteena on selvittää, millaisilla lipputyypeillä joukkoliikennettä satunnaisesti käyttäviä matkustajia olisi mahdollista kannustaa aiempaa säännöllisempään joukkoliikenteen käyttöön.. Satunnaisten käyttäjien ryhmässä on erityisesti suurilla kaupunkiseuduilla paljon potentiaalia joukkoliikenteelle.
Tulokset	Joukkoliikenteen lippuvalikoima palvelee yleensä hyvin kanta-asiakkaita, jotka käyttävät joukkoliikennettä päivittäin tai lähes päivittäin. Joukkoliikennettä satunnaisesti käyttävät maksavat useimmiten matkansa kertalipulla tai arvolipulla, ja he mieltävätkin usein joukkoliikenteen lipun hinnat kalliiksi. Tutkimusten mukaan noin 40 prosenttia suurilla kaupunkiseuduilla asuvista käyttää joukkoliikennettä satunnaisesti. Tulosten mukaan joukkoliikennettä satunnaisesti käyttäville matkustajien lipputyypiksi soveltuisi parhaiten kolme kuukautta voimassa oleva lippu, joka sisältäisi 10–30 matkustuspäivää. Uudentyyppinen joustava kausilippu kannustaisi satunnaisesti matkustavia joukkoliikenteen käyttöön enemmän kuin arvo- ja sarjalippu.

Joukkoliikenteen kehittämisen esteet – institutionaalinen tarkastelu	
Paavo Moilanen, Kari Hillo, Strafica Oy	
Tavoitteet	Institutionaalisten esteiden takia eivät usein toteudu ne hankkeet jotka joukkoliikenteen kehittäjän kannalta <i>tulisi</i> tehdä, vaan ne jotka <i>voidaan</i> tehdä. Tutkimuksen tavoitteena oli kuvata millaiset seikat saattavat estää tai hidastaa yhteiskuntataloudellisesti tehokkaiden joukkoliikennetoimenpiteiden toteuttamista.
Tulokset	<p>Tutkimuksessa kartoitettiin haastatteluin toteuttamisprosesseissa esiintyviä ongelmia ja kehitettiin ajatusrakennelma näiden ongelmien analysointiin ja ennakointiin. Mahdollisia esteitä voidaan ennakoida vertaamalla aikaisempiin hankkeisiin ja kokemuksiin. Haastatteluista ja ohjausryhmäkeskusteluista koottiin kattava kokemuseräinen kuvaus joukkoliikenteen toteuttamisen ongelmakentästä. Ennakointia auttaa myös prosessin ja aktiivisten toimijoiden ja sidosryhmien kartoitus tehtävien, tavoitteiden ja toimintatapojen suhteen.</p> <p>Esteet luokitellaan eri tyyppeihin niiden syiden mukaan ja toisaalta muodostumistasoihin sen mukaan missä prosessin osassa esteitä syntyy. Toteuttamisprosessin toimijatahot luokitellaan politiikatason, hallintotason ja käyttäjä-/tuotantotason esteisiin. Esteet jaetaan myös yksilöllisiin tai yhteisöllisiin esteisiin ja toisaalta strategiaan tai operatiivisiin esteisiin. Esteet voidaan sijoittaa näille akselille. Kun esteet ja niiden luonne ja merkittävyys on tunnistettu ongelmakentässä, niiden ratkaisuun voi kehittää erilaisia taktiikoita.</p> <p>Positiivinen suhtautuminen joukkoliikenteeseen ei aina konkretisoidu päätöksenteossa. Politiikkaa ohjaa usein julkisuus, joten näkyvä perusteluviestintää julkisuudessa kannattaisi edelleen lisätä. Joukkoliikenne jää usein prosesseissa usein ilman riittävää huomiota, jolloin sitä tulisikin perustella muilla politiikoilla tai paketoimalla sitä osaksi muuta politiikkaa. Joukkoliikenteen kehittäminen näyttää kuitenkin ennen kaikkea kärsivän hallinnon hajanaisuudesta.</p>

Joukkoliikenteen kokonaislaatuun vaikuttavat tekijät painopistealueena paikallisliikenne	
Kerkko Vanhanen, WSP Finland Oy	
Tavoitteet	Tavoitteena oli selvittää kattavasti ne tiedossa olevat ja erityisesti piilevät joukkoliikenteen laatu tekijät, joiden perusteella matkustajat määrittävät saamansa joukkoliikennepalvelun laadun.
Tulokset	<p>Joukkoliikenteen laatu kyselyt ja kokonaislaadun mallintaminen ovat aina tiettyyn paikkaan sidottuja. Ei ole olemassa yhtä laatumallia, jota voitaisiin soveltaa sellaisenaan kaikissa ympäristöissä.</p> <p>Matkustajan kokema kokonaislaatu on pitkän aikavälin yksittäisten matkakokemusten absoluuttisten ja subjektiivisten osatekijöiden ”keskiarvo”. Ollessaan tyytyväisiä, matkustajat kokevat myös joukkoliikenteen laadun hyväksi.</p> <p>Liikennöinnin täsmällisyys vaikuttaa erittäin paljon matkustajatytyväisyyteen ja matkustajien kokemaan joukkoliikennepalvelun laatuun. Kokeen perusteella huonollakin kalustolla voi hyvä kuljettaja saada paremman arvostuksen kuin heikompi kuljettaja uudenveroisella kalustolla.</p> <p>Raportissa esitellään tehdyn kyselyn ja kenttäkokeen tulokset sekä tuodaan esille joukkoliikennealan asiantuntijoiden näkemyksiä tehdyn tutkimuksen tulosten sovellettavuudesta joukkoliikenteen palvelutuotannossa.</p>

Joukkoliikenteen markkinointitoimenpiteiden vertailu eräissä keskisuurissa kaupungeissa Suomessa, Saksassa ja Ruotsissa	
Minna Soininen, Insinööritoimisto Liidea Oy	
Tavoitteet	Tutkimuksen tavoitteena oli laajentaa joukkoliikenteen tuote- ja markkinointikäsitystä teorian ja käytännön esimerkkien avulla, löytää tutkimustuloksia markkinoinnin vaikuttavuudesta sekä esimerkkejä erilaisista joukkoliikenteen markkinointikonsepteista.
Tulokset	Tutkimuksessa kuvattiin kolmen ruotsalaisen, kolmen saksalaisen ja Suomesta Tampereen kaupunkialueen joukkoliikennettä ja sen markkinointia. Esimerkkikaupunkeja vertaamalla pyrittiin tunnistamaan markkinoinnin menestystekijöitä. Ulkomaisten esimerkkien avulla pyrittiin myös löytämään markkinointikeinoja ja -toimenpiteitä sovellettavaksi suomalaisiin keskisuuriin kaupunkeihin.

Joukkoliikenteen nopeuttaminen keskeisenä kilpailutekijänä (LVM 53/2007)	
Virpi Kuukka-Ruotsalainen, Simo Airaksinen, Mikko Lehmuskoski, Maija Musto ja Pentti Murole, WSP Finland Oy	
Tavoitteet	Työn tavoitteena oli arvioida joukkoliikenteen nopeuttamisen vaikutuksia joukkoliikenteen kilpailukykyyn ja muodostaa kokonaiskuva nopeutustoimenpiteistä. Lisäksi työssä kerättiin pääkaupunkiseudulta keskeisiä nopeuttamiskohteita, arvioitiin kiihtyvyyden ja ovitoimintojen vaikutusta nopeuteen sekä tarkasteltiin nopeuttamista liikenne- ja liiketaloudellisesta näkökulmasta.
Tulokset	<p>Nopeuttamistoimenpiteet parantavat pääsääntöisesti täsmällisyyttä, säännöllisyyttä ja luotettavuutta, jotka ovatkin usein matka-aikaa tärkeämpiä tekijöitä joukkoliikenteen käyttäjälle.</p> <p>Helsingin bussiliikenteen keskimääräiset nopeudet ovat vuodesta 1985 vuoteen 2006 laskeneet 10 prosenttia. Hidastuminen aiheuttaa 6,3 miljoonan euron liikennöintikustannusten kasvu.</p> <p>Ruuhkamaksut ja bussikaistojen valvonnan lisääminen ovat kuljettajakeskustelujen perusteella keskeisimmät nopeuttamiskeinot. Kentäkokeissa todettiin, että ero nopeimman ja hitaimman bussin välillä oli viisi prosenttia keskimääräisellä Helsingin sisäisellä bussilinjalla. Vastaavasti ero ovitoiminnassa oli 12 prosenttia.</p> <p>Bussikaistat nopeuttavat ja parantavat bussiliikenteen säännöllisyyttä 15–20 prosenttia. Liikennevaloitusuudet vähentävät valoista aiheutuvia viiveitä 40–48 prosenttia. Vuorovälin ja aikataulun huomioivat etuudet parantavat myös säännöllisyyttä ja täsmällisyyttä. Jokeri-valojen rakennuskustannukset ovat noin kolmasosa ns. tavallisten valojen kustannuksista. Myös liikennevaloista muulle liikenteelle aiheutuvat viiveet ovat pienemmät. Ennakkovalot nopeuttavat liikennettä esimerkiksi joukkoliikennekaistojen päissä. Kaistajärjestelyt ovat valo-ohjauksia edullisempia toteuttaa.</p> <p>Joukkoliikennekaduilla voidaan sopivissa tilanteissa saavuttaa merkittäviä säästöjä. Hidasteista bussiliikenteelle myönteisimpiä ovat tyynyt.</p> <p>Joukkoliikenteen laatukäytävien toimenpiteet koostuvat useista eri yksittäistoimenpiteistä. Mallinnus toimii toimenpiteiden vaikutusarvioinnin työkaluna parhaiten yksittäisen linjan toimenpidevaikutusarvioissa.</p>

Joukkoliikenteen palvelutasotekijöiden arvottaminen (LVM 36/2006)	
Hannu Pesonen ja Paavo Moilanen, Strafica Oy, Juha Tervonen, JT-Con, Henriika Weiste, Insinööritoimisto Liidea Oy	
Tavoitteet	Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää edellytykset joukkoliikenteen erilaisten palvelutasotekijöiden arvottamiselle, luoda suuntaviivat konkreettisen ohjauksen laadinnalle sekä osoittaa keskeisimmät jatkotutkimustarpeet yksikköarvojen määrittämiseksi.
Tulokset	<p>Palvelutasotekijöistä kokonaismatka-aika, matka-ajan komponentit (kävely, odotus ja ajoaika) sekä vaihtojen lukumäärä sopivat parhaiten arvotettaviksi hankearvointikäytännössä. Näiden tekijöiden arvottamiseen löytyy jo nykyisellään tutkimustietoa ja selkeitä menetelmiä. Nämä peruspalvelutekijät on luontevaa arvottaa matka-ajan arvon kautta esimerkiksi erilaisin painokertoimin. Tutkimuksessa on osoitettu konkreettinen menettely näiden palvelutasotekijöiden käsittelylle hankearvointilaskelmissa.</p> <p>Muita määrällisesti arvioitavia palvelutasotekijöitä ovat muun muassa päivittäisten yhteyksien määrä, liikennöinnin täsmällisyys ja matkustusväljyys. Näiden tekijöiden arvottaminen on mahdollista, mutta tutkimustulosten puute haittaa konkreettisten yksikköarvojen määrittämistä. Keskeisimpänä jatkotutkimusteemana nähtiin olevan vuorotarjonnan määrän arvottaminen ei- kaupunkimaisessa joukkoliikenteessä sekä kutsujoukkoliikenteeseen liittyvien erilaisten odotteluaikojen arvottaminen.</p>

Joukkoliikenteen vaikutusten arviointi. Yleisohje (LVM 50/2007)	
Heikki Metsäranta, Tomi Laine ja Hannu Pesonen, Strafica Oy	
Tavoitteet	Tavoitteena oli koota nykyinen joukkoliikennettä koskeva ohjeistus yksiin kansiin, jäsennellä joukkoliikenteen erilaiset hankkeet tai muut toimenpiteet arvioinnin kannalta tarkoituksenmukaisiin hanketyyppeihin, syventää ja täydentää olemassa olevaa yleisohjeistusta, osoittaa periaatteet joukkoliikennearviointien dokumentoinniksi sekä valottaa erilaisten joukkoliikenteen toimien arviointia esimerkkiarviointien avulla
Tulokset	<p>Yleisohje sisältää yhteiskuntataloudellisen arvioinnin kehikon ja yleiset periaatteet joukkoliikenteenedistämisen vaikutusten arviointiin. Ohje tarkoittaa voimassa olevaa Liikenneväylähankkeiden arvioinnin yleisohjetta ja sitä voi käyttää rinnan Ratainvestointien hankearvointiohjeen sekä Matkakeskushankkeiden vaikutusarviointikehikon kanssa.</p> <p>Yleisohjetta voi soveltaa kaikkeen joukkoliikenteeseen liittyvään vaikutusten arviointiin erityisesti silloin, kun arvioinnin kohde kilpailee rahoituksesta muiden liikennemuotojen hankkeiden kanssa. Hyvin tehty vaikutusten arviointi on myös keino edistää joukkoliikennettä.</p> <p>Ohjeessa käydään läpi olennaisten vaikutusten määrittämisen ja arvottamisen tapoja.</p> <p>Kannattavuuslaskelman laatiminen opastetaan paikoin melko tarkasti. Vaikuttavuuden arvioinnista kuvataan periaatteet sekä yksinkertainen tapa tavoitteiden toteutumisen määrälliseen arviointiin. Ohjeessa käsitellään myös toteutettavuuden arviointia, raportointia ja dokumentointia sekä jälkiarviointia yleisellä tasolla. Ohjeeseen sisältyy kahdeksan esimerkkitarastelua.</p>

Kotikuja. Liikkumisen valinnat tiiviillä pientaloalueella (LVM 5/2006)	
Jouko Kunnas ja Annamari Ruonakoski, Linea Konsultit Oy, Johanna Taskinen, Motiva Oy	
Tavoitteet	Tutkimuksella selvittiin, mistä syistä ihmiset valitsevat asuinpaikakseen tiiviisti rakennetun pientalo-alueen, minkälaisia liikkumismahdollisuuksia he odottavat alueen tarjoavan ja kuinka nämä odotukset ovat toteutuneet esimerkkialueilla. Lisäksi tutkittiin, millä edellytyksillä tiiviiden pientaloalueiden asukkaat olisivat valmiita lisäämään sitoutumistaan joukkoliikenteen käyttöön ja vähentämään samalla autoilua.
Tulokset	<p>Asukkaat olivat erittäin tyytyväisiä omaan asuinalueeseensa sekä sen tarjoamiin liikkumisolosuhteisiin. Asukkaat kokivat omakotimaisuuden toteutuvan kohdallaan, minkä tärkeänä edellytyksenä oli vapaus muokata omaa asuntoaan ja elämäntapaansa mieleisekseen. Sijainti, luonnonläheisyys, turvallisuus ja tuttuus korostuivat asuinpaikan valintaperusteina. Pienikin tontti koettiin riittäväksi, jos suojaisuus toteutui.</p> <p>Autottomia oli yksi kymmenestä. Toinen auto oli joka neljännellä vastaajalla, mikä on noin puolet vähemmän kuin omakotitaloissa keskimäärin. Auton omistaminen koettiin yleensä tarpeelliseksi, mutta etenkin työmatkoilla käytettiin mielellään joukkoliikennettä, mikäli sen palvelutaso oli riittävän hyvä. Noin puolet vastaajista katsoi tulevansa toimeen autotta vähintään kohtuullisesti. Vapaa-ajan sekä ostosmatkat tehtiin mieluiten autolla.</p> <p>Tutkitut asukkaat olivat valmiita hyväksymään yksinkertaisen kadunvarren taskupysäköinnin, mutta noin neljännes asukkaista halusi katoksen tai tallin. Keskitettyä alue- tai hallipysäköintiä ei haluttu. Hyvän lähikaupan arveltiin vähentävän auton käyttötarvetta olennaisesti. Kauppamatkojen kävelemisen edellytyksenä pidettiin lähikaupan sijaintia alle 500 metrin etäisyydellä.</p>

Kulkutapojen rinnakkaiskäyttö ja siirtymäpotentiaali (LVM 21/2006)	
Ville Voltti ja Nina Karasmaa, Linea Konsultit Oy	
Tavoitteet	Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää, miten sama yksittäinen liikkuja käyttää rinnakkain eri kulkutapoja eri aikoina, erilaisilla matkoilla ja erilaisissa olosuhteissa.
Tulokset	<p>Tulokset tarjoavat yleiskuvan siitä, miten monipuolisesti ihmiset hyödyntävät liikennejärjestelmää kokonaisuutena. Tuloksia voidaan parhaiten käyttää strategisen tason suunnittelussa ja markkinoinnissa.</p> <p>Pääkaupunkiseudun asukkaiden enemmistö käyttää kulkutapoja monipuolisesti eikä ole sitoutunut vain yhden kulkutavan käyttöön. Vaikka yhteen kulkutapaan sitoutuneet ovat enimmäkseen autoilijoita, myös autoilijoiden enemmistö käyttää useita kulkumuotoja.</p>

Kulkutavan valinta kolmannessa iässä	
Annamari Ruonakoski, Linea Konsultit Oy	
Tavoitteet	Työssä tarkasteltiin eläkepäiviin varautuvien 55–64-vuotiaiden liikkumisvalintoja ja niihin vaikuttavia tekijöitä asiakaslähtöisesti liikenteen käyttäjien itsensä määrittelemänä. Tavoitteena oli löytää syitä, joiden vuoksi joukkoliikenteen käyttö on joillekin yksilöille vaikeaa ja miksi toiset saman ryhmän edustajat kokevat selviävänsä hyvin joukkoliikenteen käyttäjinä. Joukkoliikenteen käytön esteitä tarkasteltiin laajasti siten, että tarkasteluun otettiin mukaan mm. asenteet, asuinpaikkavalinnat ja -toiveet, liikkumistarpeet, työssäkäynti ja tulevaisuuden suunnitelmat.
Tulokset	<p>Hyväkuntoisten eläkeläisten määrä kasvaa lähivuosina huomattavasti. Nuoremmat eläkeläiset liikkuvat usein runsaasti, joskin eri aikoihin kuin ennen. Muutoksia tapahtuu lähinnä ympäristön olosuhteiden, varallisuuden, ajankäytön sekä omien fyysisten ominaisuuksien muuttumisen vuoksi.</p> <p>Yhdyskuntarakenne on muuttunut etenkin kaupunkiseuduilla voimakkaasti autoiluun tukeutuvaksi. Maaltamuutto on vaikuttanut eläkeikäisten laajaan mökkeilyinnostukseen, ja taloudellisen nousukauden ansiosta valtaosalla talous on suhteellisen vakaalla pohjalla. Ikäluokka onkin kaikkein autoistunein, ja usein auto halutaan omistaa valinnanmahdollisuuksien säilyttämiseksi.</p> <p>Jos joukkoliikenteen käyttöä ei ole aiemmin opittu, on kynnys uusien liikkumistapojen vapaaehtoiseen opetteluun eläkkeellä korkea. Työssäkäyntiä silmällä pitäen suunniteltu joukkoliikenne vastaa heikosti epäsäännöllisiin liikkumistarpeisiin sekä tavaroiden kuljetukseen. Yhteiskunnan tukemien taksikuljetusten ja tavanomaisen joukkoliikenteen yhdistelmän koetaan palvelevan hyvin.</p> <p>Eläkeikää lähestyville keskeisimpiä joukkoliikenteen kehittämiskohteita ovat palvelutaso, sujuvuus ja mukavuus, vuorotarjonta vapaa-ajan matkoilla, hintakilpailukyky ja esteettömyys. Maankäyttöratkaisuihin ja yhdyskuntasuunnittelulla vaikutetaan voimakkaasti liikennemuotojen keskinäiseen kilpailukykyyn. Senioriasuntoja tulisi rakentaa keskustoihin, joissa kävely ja joukkoliikenne muodostavat toimivan kulutapayhdistelmän.</p>

Liikkujaryhmät valtakunnallisessa henkilöliikennetutkimusaineistossa (LVM 43/2007)	
Ville Voltti, Linea Konsultit Oy	
Tavoitteet	Tutkimuksessa on selvitetty ihmisten kulutapavalintoja ja niiden monipuolisuutta valtakunnallisen henkilöliikennetutkimusaineiston perusteella. Aineisto jaettiin viiteen liikkujaryhmään sen mukaan, mitä kulutapaa vastaajat käyttivät ja kuinka sitoutuneita he olivat tämän kulutavan käyttöön. Alueellisten erojen tarkastelussa hyödynnettiin maankäyttöön ja liikennejärjestelmään perustuvaa toiminnallista ja kuntarajoista riippumatonta alueluokitusta. Lisäksi työssä hyödynnettiin tarvelähtöistä ryhmittelyä ihmisten elämänvaiheen mukaan.
Tulokset	<p>Asuinpaikan lähiympäristön maankäyttö ja tarjolla oleva liikennejärjestelmä vaikuttavat oleellisesti ihmisten liikkumiseen kaikilla alueilla. Hyvä joukkoliikenteen palvelutaso lisää joukkoliikenteen käyttöä ja monipuoliset palvelut asuinpaikan lähellä lisäävät jalankulkua ja pyöräilyä.</p> <p>Suurissa kaupungeissa joukkoliikenteen kanta-asiakkaat tekevät yli puolet joukkoliikennematkoista ja kulutapojen sekakäyttäjät viidenneksen. Muilla alueilla kumpikin ryhmä tekee vajaan kolmanneksen joukkoliikennematkoista. Kulutapojen sekakäyttäjät tekevät siis merkittävän osan joukkoliikennematkoista, vaikka tekevätkin alueesta riippuen kolmanneksen tai puolet matkoistaan autolla.</p> <p>Käytettäessä kuntarajoihin sidottua alueluokitusta erityisesti kevyen liikenteen käyttöön liittyvät olennaiset erot jäävät havaitsematta. Myös haja-asutusalueiden ja keskustojen ominaispiirteet jäävät piiloon. Jokaisen kunnan tai kaupunkiseudun alueella on toiminnallisesti hyvin erityyppisiä alueita, jolloin keskiarvo ei välttämättä kuvaa mitään aluetta hyvin. Hallinnollisesti rajattujen alueiden tunnusluvut voivat antaa harhaan johtavan kuvan ilmiöstä, johon alueen toiminnallisilla ominaisuuksilla on huomattava vaikutus.</p>

Liikkujaryhmät suomalaisissa kaupungeissa (LVM 9/2007)	
Ville Voltti ja Maija Luoma, Linea Konsultit Oy	
Tavoitteet	Tutkimuksessa oli tavoitteena selvittää liikkujaryhmien jakauma Turun seudulla, Tampereella ja Oulussa sekä verrata näitä kaupunkeja toisiinsa ja pääkaupunkiseutuun. Lisäksi selvitettiin kulkutapavalintojen syitä ja taustoja.
Tulokset	<p>Liikkujaryhmät olivat vannoutuneet autoilijat, autoilijat, joukkoliikenteen kanta-asiakkaat, jalan tai pyörällä kulkijat ja kulkutapojen sekakäyttäjät.</p> <p>Liikkujaryhmien suhteellisissa osuuksissa oli huomattavia eroja kaupunkien välillä. Joukkoliikenteen kanta-asiakkaiden ja kulkutapojen sekakäyttäjien osuus oli selvästi yhteydessä joukkoliikenteen palvelutasoon. Vannoutuneiden autoilijoiden osuus näyttäisi olevan suhteellisen vakio, mutta kaupunkien sisällä ero alueiden välillä on huomattavia eroja.</p> <p>Autonomistus vaikuttaa voimakkaasti kulkutottumuksiin. Noin 70 prosenttia autollisista oli autoilijoita tai vannoutuneita autoilijoita ja vastaavasti 70 prosenttia autottomista oli joukkoliikenteen kanta-asiakkaita tai jalan ja pyörällä kulkijoita. Kulkutapojen sekakäyttäjät on ainoa ryhmä, johon kuului merkittävä osa (20 %) sekä autollisia että autottomia henkilöitä.</p> <p>Kulkutapojen sekakäyttö oli yleistä kaikissa kaupungeissa ja matkaryhmissä. Tutkimusalueiden asukkaat käyttävät kulkutapoja monipuolisesti eivätkä ole sitoutuneet vain yhden kulkutavan käyttöön.</p> <p>On realistista tavoitella sitä, että suuri osa autoilijoista käyttäisi auton ohella joukkoliikennettä ja kevyttä liikennettä. Kestävien kulkutapojen yhdistelmällä on parhaat mahdollisuudet saavuttaa henkilöauton kanssa kilpailukykyinen liikkumisen palvelutaso ja sitä kautta tukea ja sekä kokonaan autotonta elämäntapa että henkilökohtaisen auton käyttöä kestäväällä tavalla.</p>

Liikkujaryhmät Turun seudun aluerakenteessa. LVM 42/2007	
Ville Voltti, Sakari Somerpalo ja Maija Luoma, Linea Konsultit Oy	
Tavoitteet	Hankkeessa selvitettiin liikkujaryhmien jakauma Turun kaupunkiseudun eri vyöhykkeillä ja verrattiin vyöhykkeitä toisiinsa. Vyöhykkeittäin käsiteltäviä teemoja olivat esimerkiksi kulkutapojen sekakäyttö, kulkutavan valinnan motiivit, mielipiteet joukkoliikenteen palvelutasosta, asuinpaikan valinta, sosio-ekonomiset taustatekijät ja autonomistus. Lisäksi laadittiin liikkujaryhmien jakauman ennuste erilaisille maankäyttövaihtoehdoille.
Tulokset	<p>Tutkimuksessa tutkimusalue jaettiin neljään kaupunkirakenteen vyöhykkeeseen, jotka olivat jalan-kulkuvyöhyke, joukkoliikennevyöhyke, autoon tukeutuva vyöhyke ja autoriippuvainen vyöhyke. Autoriippuvaisella vyöhykkeellä ei juurikaan käytetä muita kulkutapoja auton ohella. Autoon tukeutuvalla vyöhykkeellä auto on tärkein kulkutapa, mutta sen ohella käytetään myös muita kulkutapoja. Joukkoliikennevyöhykkeellä asuvat muodostavat valtaosan joukkoliikenteen käyttäjistä. Jalankulku-vyöhykkeellä kävelyn merkitys nousee eri suuruusluokkaan kuin muilla vyöhykkeillä.</p> <p>Jalankulku- ja joukkoliikennevyöhykkeillä lähipalvelut ja hyvät joukkoliikenneyhteydet tarjoavat suu- relle osalle asukkaista mahdollisuuden käyttää joustavasti kulloinkin miellyttävää ja matkan tarkoi- tukseen sopivaa kulkutapaa, mikä ilmenee myös kulkutapojen sekakäyttönä.</p> <p>Joukkoliikennevyöhykkeen väestö vähenee ja autoon tukeutuvien ja autoriippuvaisten alueiden väestö kasvaa. Maankäytön nykyisen trendin mukainen kehitys näyttäisi johtavan siihen, että pel- kästään maankäytössä tapahtuvien muutosten johdosta autoilijoiden ja vannoutuneiden autoilijoiden yhteenlaskettu osuus kasvaa yli kaksi prosenttiyksikköä.</p> <p>Nykyisen tilanteen säilyttäminen edellyttää vahvaa ja tavoitteellista maankäytön ohjausta, kuntarajat ylittävää seudullista yhteistyötä sekä voimakasta panostusta joukkoliikenteeseen ja kevyen liiken- teen olosuhteisiin. Asukasmääriä koskevat laskelmat osoittavat, että kestävä kehitys on vaikea toteuttaa ilman, että joukkoliikennevyöhykettä laajennetaan huomattavasti.</p>

Liityntäpysäköinnin kehittämisen ja organisoinnin haasteet	
Tero Rahkonen, TKK (diplomityö)	
Tavoitteet	Työn tavoitteena on selvittää liityntäpysäköinnin kehittämismahdollisuuksia pääkaupunkiseudulla ja sen työssäkäyntialueella. Tutkimuksessa kartoitetaan kotimaisia ja kansainvälisiä kokemuksia ja luodaan yleiskuva liityntäpysäköinnin ongelmista ja haasteista sekä liityntäpysäköinnin järjestämiseen liittyvistä vastuukysymyksistä. Tavoitteena on myös selvittää yksityisen sektorin nykyistä laajempia osallistumismahdollisuuksia. Tutkimuksessa pyritään myös kartoittamaan liityntäpysäköinti-tarjonnan lisäämistarve ja mahdollisuudet pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueella.
Tulokset	<p>Sekä henkilöautojen että polkupyörien liityntäpysäköinnin suosio on jatkuvasti kasvanut. Pääkaupunkiseudun työssäkäyntialueella liityntäpysäköijä on useita tuhansia päivittäin, mutta pysäköinti-paikkojen kysyntä ja tarjonta eivät aina kohtaa.</p> <p>Liityntäpysäköinnin kehittäminen on saanut väliinputoajan aseman liikennejärjestelmän kehittämis-työssä. Sopivaa vastuutahoa liityntäpysäköinnin organisoijaksi ei ole löydetty, vaan useimmiten suunnittelu ja toteutus on hoidettu tapauskohtaisilla sopimuksilla. YTV on pyrkinyt hoitamaan suunnittelua omalla alueellaan, mutta liityntäpysäköinnin käyttäjäpotentiaali on levinnyt kauemmas keskusta-alueelta, eikä tämä suunnittelun aluejako tavoita heitä. Yhteiskäytöstä on ajateltu yhtä ratkai-sutekijää liityntäpysäköinnin maankäyttöongelmien ratkaisuun. Tulevaisuudessa yksityinen sektori saadaankin mukaan liityntäpysäköintipaikkojen järjestämiseen, mutta vain selkeän ja avoimen yh-teistyön ja pitkäjänteisen suunnittelutyön pohjalta.</p>

Nousuja joukkoliikenteeseen – myös maaseudulla? (LVM 72/2005)	
Henriika Weiste ja Minna Soininen, Insinööritoimisto Liidea Oy	
Tavoitteet	Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää toimenpiteitä, joilla maaseudulla on paikallisesti pystytty lisää-mään tai ylläpitämään joukkoliikenteen matkustajamääriä. Tavoitteena oli tuottaa konkreettisia, käytäntöön soveltuvia toimenpide-esityksiä, joilla runkoliikenteen käyttöä maaseutuliikenteessä pystytään kasvattamaan tai matkustajamääriä ylläpitämään. Toinen tärkeä tavoite oli lisätä eri toimi-joiden uskoa maaseutujoukkoliikenteen mahdollisuuksiin.
Tulokset	Maaseutuliikenteen matkustajamääriä on paikallisesti saatu lisättyä, mutta se on lähes kaikissa tapauksissa edellyttänyt määrätietoista palvelukokonaisuuden kehittämistä ja myös merkittäviä ra-hallisia panostuksia. Valtakunnan tasolla tarvitaan linjaus siitä, halutaanko peruspalveluiden ylipää-tään olevan maaseudulla saavutettavissa julkisella liikenteellä ja millä keinoin palvelujen palveluiden saavutettavuus toteutetaan. Rahoitus tulee kohdentaa uudelleen. Uudenlaisia joukkoliikennepalve-luja tulee kehittää ja palveluista tiedottamista lisätä. Käyttäjät tulee kytkeä mukaan joukkoliikenteen suunnitteluun ja kehittämiseen. Maaseutujoukkoliikenteen imagoa tulee parantaa.

Saavutettavuuden mittarit. alueiden saavutettavuus liikenneyhteyksien tason ja aluekehityksen edellytysten mittarina (LVM 13/2006)	
Sakari Somerpalo, Linea Konsultit Oy	
Tavoitteet	<p>Tutkimuksen aiheena oli saavutettavuuden käsitteen operationalisointi liikennesektorin vaikutusten arvioinnissa käyttökelpoisiksi mittareiksi. Työn tavoitteena oli löytää käytännön suunnittelutilanteisiin soveltuvia tapoja kuvata ja mitata alueiden saavutettavuutta sekä liikenneväylien- ja yhteyksien kehittämisen aiheuttamia muutoksia alueiden saavutettavuudessa.</p> <p>Tutkimuksella haettiin vastauksia mm. seuraaviin kysymyksiin:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Mitä (alueiden) saavutettavuudella tarkoitetaan eri suunnittelutilanteissa ja eri tieteenaloilla? - Miten saavutettavuutta voitaisiin mitata eri tilanteissa ja eri kulkutapojen ollessa kyseessä (teoriassa)? - Miten saavutettavuus eroaa eri kulkutavoilla liikuttaessa ja miten saavutettavuutta voidaan verrata toisiinsa? - Mitä mittareita ja menetelmiä suunnittelijoilla on käytännön arviotilanteissa tällä hetkellä käytävissä?
Tulokset	<p>Saavutettavuus indikaattorin valinnan ja käytön tulisi perustua perusteltuun ja julkilausuttuun käsitykseen siitä, mitkä saavutettavuustekijät ovat kyseessä olevan tarkastelun kannalta relevantteja ja millä saavutettavuusmittareilla voidaan mahdollisimman hyvin kuvata juuri niitä tekijöitä. Saavutettavuusindikaattoreiden muodostaminen sisältää useita vaiheita ja valintoja, joiden riittävä pohdinta ja dokumentointi on tärkeää tarkastelujen toteutettavuuden ja tulosten hyödyntämisen kannalta.</p>

Sosiaalinen turvallisuus suurten ja keskisuurten kaupunkien joukkoliikenteessä (LVM 53/2006)	
Marko Forsblom ja Hannele Happonen, Pöyry Infra Oy	
Tavoitteet	<p>Työn tavoitteena oli löytää konkreettisia käytäntöjä ja ohjeistuksia, joilla turvattomuutta ja turvattomuuden tunnetta voidaan vähentää joukkoliikenteessä.</p> <p>Tutkimus on jatkoa pääkaupunkiseudulla vuonna 2005 toteutetulle tutkimukselle.</p>
Tulokset	<p>Tutkimuksen tuloksista näkyy, että pääkaupunkiseudulla havaittu turvattomuus ja turvattomuuden tunne ovat tuttu ilmiö myös muissa suuremmissa kaupungeissa. Turvattomuuteen liittyvät ongelmat eivät ole aivan yhtä suuria, mutta jossain määrin ne koskettavat kaikkia tutkimuksen kohdekaupunkeja.</p>

Tarpeellinen autoilu? Yksityisautoilu Etelä-Espoossa, Länsimetron vaikutusalueella	
Sanna Huhtonen, Jyväskylän yliopisto (diplomityö)	
Tavoitteet	Tutkimuksessa selvitettiin postikyselyllä Länsimetron vaikutusalueella asuvien eteläespoolaisten autoilijoiden asenteita autoilua ja joukkoliikennettä kohtaan. Tavoitteena oli selvittää, missä määrin joukkoliikenteen parantamisella voidaan vaikuttaa autoilutottumuksiin, ja missä määrin yksityisauton valinta ei selity joukkoliikenteen puutteilla.
Tulokset	<p>Haastateltavien autoilun määrä selittyi pitkälti työmatka-ajoilla. Yli 35-vuotiaat autoilivat useammin ja he eivät kokeneet joukkoliikenteen parantamisen vaikuttavan omiin tottumuksiinsa yhtä usein kuin nuoremmat vastaajat. Länsimetro vähentäisi eniten autoilua nuorten lapsettomien talouksien keskuudessa, heillä erityisesti kiireinen elämä selittää metron suosiota. Vanhimmassa ikäluokassa (51–61-vuotiaat) oman rauhan tarve oli tärkeä peruste autoilulle. Heillä autoilu ei perustu joukkoliikenteen mitattaviin ominaisuuksiin vaan subjektiivisiin tarpeisiin, joihin joukkoliikenne ei joukkojen kuljettamisen luonteensa vuoksi pysty vastaamaan.</p> <p>Autoilun infrastruktuuri on vapaasti käytettävä hyödyke, jonka runsas käyttö johtaa esimerkiksi Länsiväylällä ruuhkiin ja yksilötasolla hyödyn menettämiseen. Positiivisilla tekijöillä, kuten Länsimetrolla, voidaan vaikuttaa vain osaan liikkujista. Tehokas vaikuttaminen edellyttäisi myös negatiivisia sanktioita kuten tiemaksuja.</p>

Tulevaisuuden haasteita lasten ja nuorten liikkumistarpeissa (LVM 12/2007)	
Virpi Britschgi, Marja Rosenberg ja Marketta Kyttä, VTT	
Tavoitteet	<p>Tutkimuksen tavoitteena oli selvittää lasten ja lapsiperheiden liikkumistottumuksia ja – tarpeita tulevaisuudessa. Tutkimuksessa kartoitettiin sitä, mitkä tekijät määrittävät samassa elämäntilanteessa olevien ihmisten erilaisia liikkumisvalintoja ja mitkä ovat niitä arvoja ja asenteita, jotka vaikuttavat asumis- ja liikkumisvalintojen taustalla.</p> <p>Tutkimuksessa haluttiin selvittää, miten muuttuva arki vaikuttaa ja on vaikuttanut lasten liikkumistarpeisiin ja joukkoliikenteen käyttöön. Lisäksi pohditaan sitä, muuttuvatko perheiden liikkumistarpeet yhteiskunnan muuttuessa ja jos, niin kuinka paljon, mihin suuntaan ja millaisia muutosten vaikutukset tulevat olemaan.</p>
Tulokset	<p>Koulumatkoihin kului eniten aikaa Nurmijärvellä asuvilla ja helsinkiläisillä. Puolestaan Espoon Lepävaarassa käyvillä on lyhin koulumatka. Kulkutavat poikkeavat merkittävästi asuinpaikan mukaan toisistaan. Suhtautumisesta eri kulkutapoihin positiivisimmat mielikuvat kohdistuvat pyöräilyyn ja mopoiiluun, kielteisimmät raitiovaunulla, bussilla tai koulutaksilla matkustamiseen.</p> <p>Joukkoliikenteen itsenäinen käyttö on aloitettu keskimäärin kolmasluokkalaisena. Itsenäisessä liikkumisessa erot olivat suurimmat viikonloppuisin. Vastaajat eivät olleet kokeneet juurikaan turvattuun muuteen liittyviä ongelmia liikkumisessa.</p> <p>Johtopäätöksenä esitettiin, että mahdollisuus nuorten itsenäiseen liikkumiseen sekä kävelyn, pyöräilyn ja joukkoliikenteen suosion kasvattaminen tulevaisuudessa tulee ottaa huomioon mm. yhdyskuntien suunnittelussa, kasvatuksessa ja opetuksessa, joukkoliikennepalvelujen kehittämisessä ja uuden teknologianhyödyntämisessä. Tulevaisuudessa hyödyt näkyvät sekä myönteisinä terveys- ja ympäristövaikutuksina.</p>

Tulevaisuuden keskisuuri joukkoliikennekaupunki (LVM 4/2007)	
Marja Rosenberg, VTT, Henriika Weiste, Insinööritoimisto Liidea Oy	
Tavoitteet	Tutkimuksen tavoitteena oli ideoida ja kuvata, millaiselta joukkoliikenne näyttää tulevaisuudessa keskisuurissa kaupungeissa. Tarkastelussa otettiin huomioon toimintaympäristön muutokset, lainsäädännöstä aiheutuvat muutokset sekä tutkimuskaupunkien omat toiveet ja näkemykset siitä, millaiseksi joukkoliikennejärjestelmää tulisi kehittää. Tavoitteena oli pohtia keinoja, joilla tutkimuskohteen olevat keskisuuret kaupungit voivat selviytyä joukkoliikennekaupunkina toimintaympäristön muutosten ja lainsäädännön asettamista uusista haasteista.
Tulokset	<p>Tulevaisuuden keskisuuri joukkoliikennekaupungin pitkän tähtäimen visio muodostuu matkustajan, joukkoliikennepalvelujen tuottajan, talouden, yhteistyön ja liikenteen hallinnan näkökulmasta. Tulevaisuuden joukkoliikennekaupunki on toimiva kaupunkiseutu, joka tarjoaa hyvät ja laadukkaat joukkoliikenteen palvelut elinkeinoelämälle ja asukkaille. Se muodostetaan kaupunkiseutujen kuntien, liikenteenharjoittajien ja muita eri aloja edustavien toimijoiden pitkäjänteiselle yhteistyölle.</p> <p>Keskisuurten kaupunkien joukkoliikenteessä tarvitaan kokonaisvaltaista näkemystä ja tahtoa joukkoliikenteen kehittämisestä sekä uusia ideoita ja toimenpiteitä, jotta joukkoliikenne voisi pärjätä kiristyneessä kilpailussa henkilöauton kanssa. Uudistuminen on aloitettava yhteisesti hyväksytyn tavoiteasettelun ja siihen perustuvan pitkäjänteisen kehitystyön pohjalta.</p> <p>Tulevaisuuden joukkoliikennekaupungissa autoton ja kaupunkimainen elämäntapa on nostettu kunniaan. Autojen ylivallan sijaan joukkoliikennekaupungit kehittyvät asukkaiden, kulttuurin ja matkailun ehdoilla ja saavat elinvoimaa luovasta kaupunkilaisten, taiteen aja elinkeinoelämän välisestä vuorovaikutuksesta.</p>

Turvallisuuden merkitys pääkaupunkiseudun joukkoliikenteessä (LVM 87/2005)	
Marko Forsblom ja Hannele Happonen, JP-Transplan Oy	
Tavoitteet	Työn tavoitteena oli löytää konkreettisia käytäntöjä ja ohjeistuksia, joilla turvattomuutta ja turvattomuuden tunnetta voidaan vähentää pääkaupunkiseudun joukkoliikenteessä ja käynnistää näiden käytäntöjen ja ohjeistuksien toimeenpano laajalla yhteistyörintamalla.
Tulokset	Häiriköinnin ja väkivallan kokeminen joukkoliikenteessä on vaikuttaa merkittävästi matkustajien matkapääätöksiin, henkilökunnan työskentelyolosuhteisiin sekä joukkoliikenteen imagoon. Tulokset turvattomuuden tunteen yleisyydestä joukkoliikenteessä ovat huolestuttavia niin matkustajien kuin henkilökunnankin osalta. Tutkimustulosten valossa asioiden konkreettinen parantaminen nähdään erittäin tärkeänä. Toteutetuilla kampanjoilla on saavutettu hyviä tuloksia.

Uusien tariffijärjestelmien vaikutukset lipputuloihin ja matkustajamääriin	
Jari Kurri ja Tapio Luttinen, TKK	
Tavoitteet	<p>Tutkimuksen tavoitteena on arvioida kvantitatiivisesti joidenkin vaihtoehtoisten tariffijärjestelmien vaikutuksia kulkutapajakaumaan ja erilaisten lippujen käyttöön. Kohdealueena on pääkaupunkiseutu, jonka lippu- ja tariffijärjestelmää ollaan uudistamassa, kun nykyisen matkakorttijärjestelmän elinkaari päättyy. Työssä arvioidaan myös karkealla tasolla, millaisia vaikutuksia järjestelmän laajentamisella pääkaupunkiseudun ympäristön kehyskuntiin on.</p> <p>Tutkittavia järjestelmiä ovat ainakin kuntarajoista riippumaton vyöhykehinnoittelu ja nykyistä enemmän matkan pituuteen perustuva hinnoittelu. Tarkasteltavat järjestelmät eroavat rakenteeltaan nykyisestä myös siinä suhteessa, miten matkustajan ikä ja muut ominaisuudet vaikuttavat matkan hintaan.</p>
Tulokset	<p>Vaikutuksia matkustajamääriin arvioidaan yksilötason tarkasteluihin soveltuvan liikenneennustejärjestelmän avulla. Muita tarkoituksia varten kehitettyä ennustejärjestelmää täydennetään apumalleilla, jotta pystytään arvioimaan eri lipputyypin käyttäjämääriä. Matkamäärien muutoksia ei ennusteta nykyisistä matkamääristä lähtien, vaan uuden tariffijärjestelmän mukaista ennustetta verrataan nykyisen tariffijärjestelmän mukaiseen ennusteeseen. Lipputulosten muutokset arvioidaan matkustajamääräennusteiden ja lipunmyyntitilastojen perusteella.</p>

LIITE 3. Johtoryhmän asettamispäätökset

Liikenne- ja viestintäministeriö

ASETTAMISPÄÄTÖS

LVM101:00/2004

11.10.2004

Johtoryhmä joukkoliikenteen tutkimusohjelmaa varten

Asettaminen

Liikenne- ja viestintäministeriö on tänään asettanut johtoryhmän joukkoliikennetutkimusohjelmaa varten.

Toimikausi

1.10.2004 - 30.9.2007

Tausta

Liikenne- ja viestintäministeriön joukkoliikennestrategian (Joukkoliikenne –houkutteleva valinta, 2001) arviointi valmistui vuoden 2003 alussa (LVM:n julkaisu 12/2003 - Arviointi Suomen joukkoliikennejärjestelmästä ja ministeriön joukkoliikennestrategiasta). Arvioinnissa esitetyt tutkimustoimintaan liittyvät huomiot ja suositukset ovat joukkoliikenteen tutkimusohjelman painopisteenä.

Ohjelman valmistelu käynnistyi syksyllä 2003. Haastattelemalla keskeisiä alan toimijoita on luotu kokonaiskuva alan kotimaisesta tutkimustilanteesta, tutkimustarjonnasta sekä tutkimusalueen keskeisistä ongelmista.

Tavoitteet

Joukkoliikenteen tutkimusohjelmassa analysoidaan joukkoliikenteen yhteiskunnallisia, taloudellisia ja sosiaalisia vaikutuksia sekä kehitetään menetelmiä näiden järjestelmälliseen arvioimiseen. Tavoitteena on kehittää tehokkaita ja kattavia hyötykustanusanalyysityökaluja. Tutkimusohjelman toisena tavoitteena on selvittää liikennemuodon ja liikkumistavan valintaan vaikuttavat syyt, jonka pohjalta kyetään nykyistä paremmin kohdentamaan liikennepoliittisia toimia sekä parantamaan ja tehostamaan joukkoliikenteen markkinointia.

Tehtävä

Johtoryhmän tehtävänä on täsmentää tutkimusohjelman tavoitteita siten, että käytännön työn ja tieteellisen tutkimuksen kuilua saadaan vähennettyä sekä esittää näkemyksiään ohjelmalle jätetyistä hanke-ehdotuksista evästyksenä liikenne- ja viestintäministeriön lopullista päätöksentekoa varten. Johtoryhmän tehtäviin kuuluu myös valvoa, että tutkimusohjelma etenee tavoitteiden mukaisesti ja että tutkimusohjelma tuottaa tuloksia, joista on jatkossa hyötyä Suomen joukkoliikennejärjestelmän kehittämisessä.

Organisointi

Puheenjohtaja Jorma Mäntynen, professori, Tampereen teknillinen yliopisto
Varapuheenjohtaja Petri Jalasto, liikenneneuvos, liikenne- ja viestintäministeriö

Jäsenet:

Olli Sauri, liikennehallintopäällikkö, Etelä-Suomen lääninhallitus
Seija Pasanen, suunnitteluinsinööri, Kuopion kaupungin tekninen virasto
Heikki Kääriäinen, toimitusjohtaja, Linja-autoliitto
Pekka Aalto, toiminnanjohtaja, Suomen Paikallisliikenneliitto ry
Suoma Sihto, projektipäällikkö, Pääkaupunkiseudun yhteistyövaltuuskunta YTV
Markku Pyy, suunnittelupäällikkö, Ratahallintokeskus
Silja Siltala, liikenneinsinööri, Suomen Kuntaliitto
Hannele Luukkainen, VTL, Suomen Liikenneliitto SuLi ry
Matti Rainio, toimitusjohtaja, Tampereen kaupungin liikennelaitos
Matti Holopainen, DI, Tiehallinto
Leena Silfverberg, yli-insinööri, ympäristöministeriö
Petri Jalasto, liikenneneuvos, liikenne- ja viestintäministeriö
Kati Kiiskilä, tekniikan lisensiaatti, Insinööritoimisto Liidea Oy
Sabina Lindström, ylitarkastaja, liikenne- ja viestintäministeriö
Marti Mäkelä, liikenneneuvos, liikenne- ja viestintäministeriö
Juha Parantainen, yli-insinööri, liikenne- ja viestintäministeriö

Johtoryhmän sihteerinä toimii tekn.lis. Kati Kiiskilä.

Kustannukset ja rahoitus

Työryhmä toimii ilman rahallista korvausta. Mahdolliset konsultti-, painatus-, tiedotus- ym. kustannukset maksetaan joukkoliikenteen kehittämisrahoista.

Liikenne- ja viestintäministeriö

Leena Luhtanen

Kansliapäällikkö

Juhani Korpela

JAKELU

Puheenjohtaja, jäsenet ja sihteeri

TIEDOKSI

Hankerekisteri

25.8.2005

Johtoryhmä joukkoliikenteen tutkimusohjelmaa varten

Liikenne- ja viestintäministeriö asetti 11.10.2004 johtoryhmän joukkoliikenteen tutkimusohjelmaa varten.

Liikennepalveluyksikön esityksen mukaisesti liikenne- ja viestintäministeriö vapauttaa ylitarkastaja Sabina Lindströmin johtoryhmän jäsenyydestä ja nimittää hänen tilalleen ylitarkastaja Katariina Myllärniemen.

Työryhmän toimikausi jatkuu alkuperäisen asettamiskirjeen mukaisesti 30.9.2007 asti.

Liikenne- ja viestintäministeri

Leena Luhtanen

Kansliapäällikkö

Juhani Korpela

JAKELU

Puheenjohtaja, jäsenet ja sihteeri

TIEDOKSI

Lääninhallitukset
Hankerekisteri

14.11.2006

LVM101:00/2004

Jakelussa mainituille

Viite Liikenne- ja viestintäministeriön asettamispäätös 11.10.2004

Asia Joukkoliikenteen tutkimusohjelman johtoryhmän jäsenmuutos, sihteerin vaihdos ja määräajan pidentäminen

Liikenne- ja viestintäministeriö on päättänyt vapauttaa yli-insinööri Juha Parantaisen johtoryhmän jäsenyydestä 15.11.2006 lukien ja määrätä tekniikan lisensiaatti Kati Kiiskilän tilalle ja sihteeriksi diplomi-insinööri Minna Soinisen.

Lisäksi työryhmän määräaika pidennetään 15.11.2007 asti.

Liikenneministeri

Anu Vehviläinen

Kansliapäällikkö

Harri Pursiainen

LIITE Joukkoliikenteen tutkimusohjelman johtoryhmän asettamispäätös LVM101:00/2004, 11.10.2004

JAKELU Juha Parantainen, LVM
Kati Kiiskilä, Tiehallinto
Minna Soininen, Insinööritoimisto Liidea Oy

TIEDOKSI Työryhmän puheenjohtaja ja jäsenet
Liikenne- ja viestintäministeriö
- liikennepolitiikan osasto
- yleinen osasto
- liikennepalveluyksikkö
- hankerekisteri

Macintosh HD:Users:joukokunnas:Desktop:liidea:JOTUkoordinaatio:loppuraportti:Asettamismuutos 14.11.2006 LVM110_00 2004.doc JK

Postiosoite

Käyntiosoite

Puhelin

Telekopio

PL 31

Eteläesplanadi 16-18, Helsinki

(09) 160 02

(09) 160 28596

00023 Valtioneuvosto

(09) 160 28590 (tiedotus)

kirjaamo@mintc.fi

info@mintc.fi